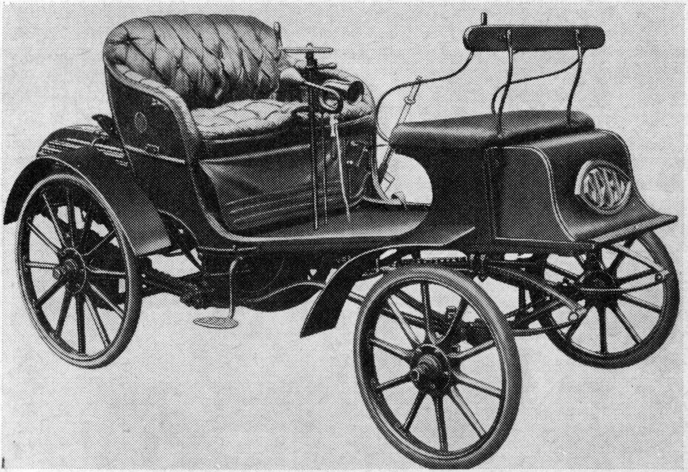
PETER DE GRAAF

AUTOMERKEN

70 **ALKENREEKS** • *Beeld-Encyclopedie* • **ALKMAAR** 70

PETER DE GRAAF
Algemeen Redacteur KNAC-weekblad „De Auto"

AUTOMERKEN I



Een van de eerste Opel's, de Opel Lutzman uit 1898.

NR 70

©Copyright Uitgeverij DE ALK, Alkmaar, Holland

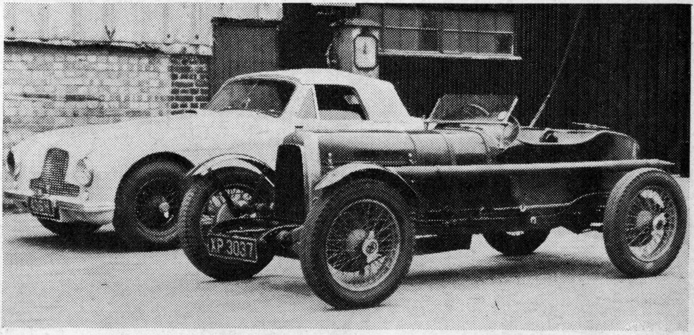
DE ALKENREEKS • *Beeld-Encyclopedie* • **ALKMAAR**

INLEIDING

De na-oorlogse welvaart in Europa, die voor zovelen aanzienlijk verbeterde levensomstandigheden betekent, heeft ook aan de automobiel een enorme vlucht gegeven. De personen-auto's worden niet meer met tienduizenden, maar met honderdduizenden geteld. Een dag-produktie van enkele duizenden stuks is voor een grote autofabriek heel normaal.
Toch gaat het, van een zeker standpunt bezien, niet goed in de auto-industrie. Terwijl bij de ene fabriek de wagens in een onafgebroken stroom uit de fabriekspoort komen, moet de andere fabriek zijn poorten voor goed sluiten. Dat is een vreemd en misschien wat triest verschijnsel. Maar het is een logisch gevolg van de economische ontwikkeling: de verschuiving van de grootste groep van auto-kopers naar het deel der bevolking met een minder groot inkomen en de veranderde opvattingen in het algemeen. Goed gaat het daardoor de fabrieken, die een redelijk goedkoop produkt brengen, wat o.a. bereikt wordt door massa-fabricage, veel minder goed gaat het de fabrieken die wat minder op de massa afstemmen, maar een auto maken die technisch of constructief wat uit de toon valt. Onder de groep van fabrikanten, die exclusieve auto's maken voor een publiek dat een groot bedrag kan uitgeven, vallen nu de slachtoffers van de gewijzigde opvattingen. De „duurzaamheid", de traditie en de gehechtheid aan het merk spelen vaak al geen rol meer. Kortom, de auto is aardig op weg een zielloos, maar doelmatig massaprodukt te worden, waardoor de meest efficiënte en financieel krachtige autofabrieken of groepen daarvan, floreren, maar waardoor de individualisten onder de fabrikanten het vaak heel moeilijk krijgen. Recent zijn er zelfs al oude namen uit de auto-industrie voorgoed van het toneel verdwenen.
Voor hen, die wat meer belangstelling hebben voor de auto in het algemeen, gaat het dus niet goed in de auto-industrie. Gelukkig echter is die groep toch nog altijd relatief groot. We zeggen gelukkig, omdat daarin niet alleen de basis ligt voor het voortbestaan van een aantal kleinere merken, maar ook omdat de pioniers, die met vallen en opstaan (en soms met blijven liggen) de basis legden voor vele van de huidige autofabrieken, een beter monument voor hun geloof, hun technisch kunnen en hun doorzettingsvermogen verdienen dan de vergetelheid. De interesse, die de automobilist heeft voor het merk waarin hij rijdt, mag men dan gerust opvatten als een posthume waardering voor de man, die zijn naam aan die auto gaf.

ASTON MARTIN

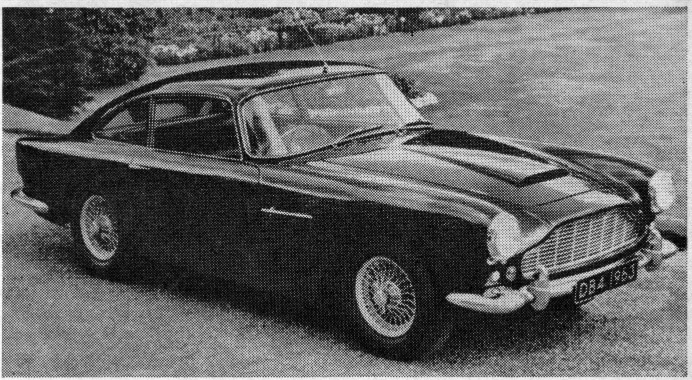
Wie de geschiedenis van een bepaald automerk doorloopt, komt vaak op namen van mensen, die in de ontwikkeling van dat bepaalde merk een grote rol gespeeld hebben of er de naam aan gegeven hebben. De merken, waarbij een bepaalde heuvel als „naamgever" fungeerde, zullen wel zeer zeldzaam zijn. Dat is echter het geval met het sportwagen-merk Aston Martin. Maar ook de verdere gang van zaken is interessant genoeg en in zekere zin kenmerkend voor dergelijke exclusieve fabricaten, dat het memoreren ervan in dit boekje wel op zijn plaats is.
Het begon in 1913. Twee jongemannen, gegrepen door het wonder van de automobiel, die nog maar in zijn kinderschoenen stond, bouwden zelf een wagen, die naar ze mededeelden, bestemd was voor de automobilisten die er over dachten aan wedstrijden mee te gaan doen. Voorlopig bleef het aantal van die automobilisten beperkt tot hen zelf, want ze hadden slechts geld voor één wagen en niemand had er vertrouwen in. Mr. Bamford en Mr. Martin, de jeugdige enthousiastelingen, schreven met hun auto dus zelf maar in voor wedstrijden. Daar was o.a. de Heuvelklim op de Aston Clinton bij, een wedstrijd die onder de vele Engelse „heuvelklimmers" bijzonder populair was. Met Martin achter het stuur, wist de



Op de voorgrond de eerste wagen die Martin en Bamford na Wereldoorlog I bouwden en die de basis werd voor het voortbestaan van de fabriek tot heden. De wagen had de bijnaam „Old Bunny". Daarachter een van de Aston Martin 3 liter sportcoupé's van na Wereldoorlog II.

nieuwe wagen al zijn tegenstanders op overduidelijke wijze zijn kwaliteiten te tonen en de letterlijk en figuurlijk daverende overwinning, deed vele liefhebbers vragen wat zo'n wagen nu kosten moest. Dat betekende voor Bamford en Martin het begin van de serie-productie die ze voor ogen hadden. De naam was ook gelijk gevonden, namelijk de combinatie van de naam van de heuvel en de rijder: Aston Martin. In handen van andere rijders bleek de wagen al even succesvol en dat was maar goed ook, want ruim een jaar later brak de wereldoorlog uit en men zou vijf jaar moeten teren op de reputatie van dat ene jaar. Dat lukte echter en na die 5 jaar ellende kon de productie hervat worden. Aston Martin bleef het exclusieve en sportieve merk en tussen de beide wereldoorlogen werd de fabriek stevig gevestigd.
Helaas brak een nieuwe oorlog uit, weer moest Engeland te wapen komen om de Duitsers te wijzen, waar ze zich wel en waar niet op konden houden en de productie lag weer stil. Ditmaal was het erger. Aston Martin ging het na de Duitse capitulatie bepaald niet best. De reddende engel verscheen in de figuur van een zekere Mr. David Brown, erfgenaam-eigenaar van een complex van fabrieken. Een zeer typische Engelsman, deze David Brown, uiterlijk onbewogen, maar buitengewoon sportief. Hij jaagt, hij vliegt en hij had vroeger zelf auto's gebouwd en aan wedstrijden deelgenomen. Meer dan 25 jaar had hij zijn aspiraties op dat gebied in de ijskast gezet. In 1947 zag hij zijn kans schoon. Hij kocht de Aston Martin fabriek op en ging de productie van dure, maar zeer snelle sportwagens voortzetten. Tegelijkertijd kocht hij het merk Lagonda. Sindsdien is de naam Aston Martin weer op alle circuits verschenen. Toegegeven moet worden, dat David Brown de zaak misschien wel wat als een hobby drijft en dat de winst uit o.a. een grote tractorfabriek en een machinefabriek, de verliezen van de autofabriek ruimschoots goed maken, maar in ieder geval is Aston Martin een interessant element in de autowereld. Lange tijd domineerde het merk zelfs in Le Mans en vooral tussen 1956 en 1959 behaalden de sportwagens en de Gran Turismo's met hun 3 liter motoren, grote overwinningen. In 1959 behaalde Aston Martin zelfs voor David Brown het wereldkampioenschap der constructeurs van sportwagens. David Browns aspiraties gingen nog verder zelfs en enige jaren geleden verscheen hij ook op de races voor het wereldkampioenschap der coureurs. Hij was echter te laat, want voor hij zijn 2,5 liter wagens verder ontwikkelen kon, werd de nieuwe formule met 1,5 liter motoren van kracht. David Brown keerde terug naar de Gran Turismo's, waarvan er op het ogenblik verschillende versies gemaakt worden. Een geheel nieuw type verscheen

De Aston Martin sportcoupé, zoals deze voor 1963 geleverd wordt. De wagen biedt plaats aan 4 personen en heeft een 3,7 liter motor met bovenliggende nokkenassen, die 266 pk levert.

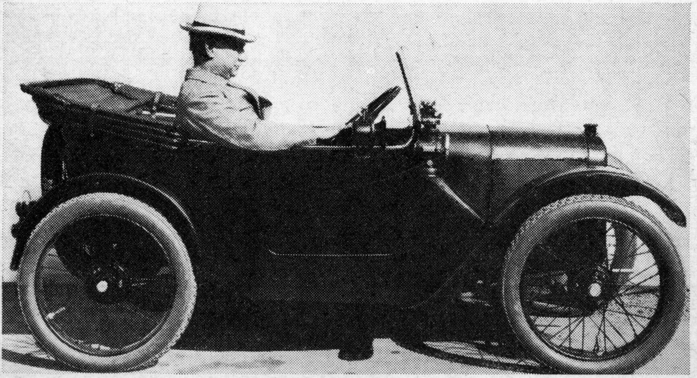


in 1962 op Le Mans, maar dat viel uit. In 1963 gaat hij het waarschijnlijk opnieuw proberen. Sinds begin 1963 is het merk ook weer in Nederland vertegenwoordigd en wel door de Fa. Louwman en Parqui in Leidschendam. Er worden zowel sportcoupé's als cabriolets geleverd, alle met bijzonder krachtige 3 liter motoren, voorzien van bovenliggende nokken-assen. Hoewel de verkopen niet erg hoog zullen liggen (de wagens kosten zo'n ruim 50.000 gulden) is het in ieder geval voor de echte auto-liefhebbers verheugend, dat ook in Nederland een vertegenwoordiging van een dergelijk merk bestaat.

AUSTIN

Soms is de naam van een automerk onverbrekelijk verbonden aan de naam van een man. Dat is zeker het geval met Austin, want Herbert Austin maakte Austin. Hij deed meer, hij legde de grondslag voor de Britse auto-industrie door een combinatie van eigenschappen, die men maar zelden in één persoon aantreft. Hoewel zijn schepping, de Austin-Fabrieken, nu opgenomen is in de British Motor Corporation dat verschillende merken herbergt, is de naam Austin nog steeds een begrip.
De carrière van Herbert Austin begint bij Wolseley, destijds nog

voor een groot deel landbouwmachine-fabriek in Melbourne, Australië. We schrijven 1893 en Herbert was 26 jaar oud. Bij Wolseley zag men wel wat in de knaap en hij werd naar Engeland gestuurd om toezicht op een nieuwe fabriek te houden. Twee jaar later ging Wolseley in Engeland over tot de auto-fabricage en de jonge Austin met zijn inventieve geest en zijn technisch kunnen, ging daar een belangrijke rol bij spelen. In feite was hij het, die Wolseley aan het succes hielp. Toen de fabriek eenmaal draaide, kreeg hij onenigheid met de directie en hij verdween om zijn plannen een eigen auto te bouwen, eindelijk te gaan realiseren. Het was wel moeilijk: weinig geld en weinig begrip. Hij nam een klein fabriekje in Birmingham over en in 1906 verscheen de eerste Austin op de weg. Het was gelijk een succes en een jaar later waren er al enkele honderden wagens geproduceerd. Tegen het uitbreken van de tweede wereldoorlog bouwde men het voor die tijd grote aantal van ongeveer 1000 wagens per jaar en had Herbert Austin ruim 1000 werknemers. De oorlog bracht grote bedrijvigheid voor Austin met de vervaardiging van oorlogsmaterieel en als beloning verheffing in de adelstand: Sir Herbert Austin. Maar de titel kon hem niet vrijwaren voor grote na-oorlogse moeilijkheden. Het werd 1922 voor men er



De beroemde eerste Austin Seven, die Herbert Austin ontwierp en een wereld-succes werd. Achter het stuur zit Herbert Austin zelf, die later door de Engelse kroon in de adelstand verheven werd voor zijn prestaties op industrieel gebied: Lord Herbert Austin of Longbridge.

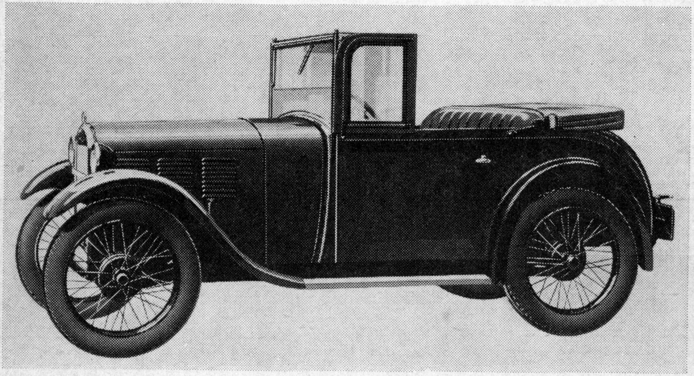
Een wagen, die de naam Vandenplas draagt, maar die toch een echte Austin is. Het is het type Princess, het prestige-merk van Austin voorzien van de Austin 3 liter motor en een Vandenplas carrosserie.

in Birmingham weer een beetje bovenop was, maar toen plaatste men een voltreffer. De Austin Seven, een van de eerste kleine populaire auto's die de wereld zag, werd geboren en het werd een groots succes. Zijn vooruitziende blik had gestalte aan een wagen gegeven, waar men op dat moment nog niets in zag. De Seven werd over de gehele wereld populair; hij werd in tal van landen geassembleerd. In 1930 werden er reeds 1000 per week gemaakt. Hij had een ware volkswagen ontworpen en men wist het te waarderen. In 1936 werd hij nog hoger in de adelstand verheven. Herbert Austin, die als 16-jarige jongen achter de draaibank begonnen was, werd in dat jaar een Lord. Hij koos de naam van de plaats in Birmingham, waar zijn succes begonnen was: Lord Austin of Longbridge.
In 1941, toen zijn fabriek weer een zeer belangrijke rol speelde in de oorlogs-industrie overleed hij. Maar als de cliché-uitdrukking „zijn geest leefde voort" ooit bewaarheid werd, dan was het wel in Birmingham.
Weer waren er moeilijkheden na de oorlog, maar men kwam er boven op. Wel werd tot een fusie met het Nuffield Concern (Morris, Wolseley enz.) besloten en werd daaruit de British Motor Corpora-

tion geboren, maar het betekende niet het einde van Austin. Voor velen is Austin nog steeds het belangrijkste merk uit die groep. Ook de vooruitstrevende en ondernemende geest, die het kenmerk van de onderneming was toen Lord Herbert Austin of Longbridge nog leefde, is gebleven. Kwam uit B.M.C., waartoe Austin behoort niet de opmerkelijke kleine wagen, de Austin A. seven voort? In ieder geval is Austin niet alleen een voorbeeld voor de auto-industrie, maar voor zovele andere industrieën eveneens, want de geschiedenis met Austin bewijst, dat men met hard werken alle tegenslagen kan overwinnen en dat ook een oude onderneming jong kan zijn.

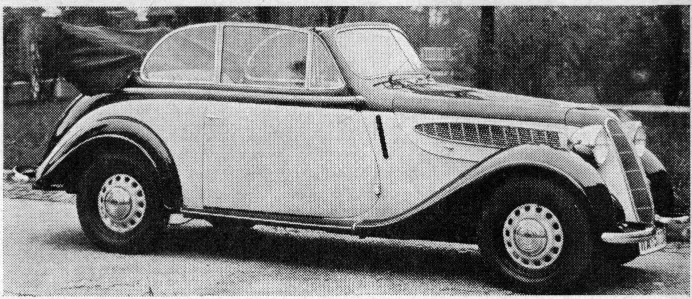
B.M.W.

De Duitse B.M.W. fabrieken uit München hebben „motorisch" wel een heel groot verleden, al gaat dit verleden niet terug tot de eerste dagen van de automobiel. Deze fabriek echter speelde zowel in de motor-industrie, de vliegtuig-industrie als wel in de auto-industrie een grote rol.
Van 1889 tot 1895 was er in München al een fabriek van motorrijwielen onder de naam Hildebrand & Wolfmüller en het was dus geen wonder, dat een aantal vooraanstaande industriëlen in 1916 deze stad kozen voor de oprichting van een fabriek van vliegtuigmotoren; de Bayerischen Flugzeugwerke A.G. Duitsland had de eerste wereldoorlog min of meer ontketend, maar was op dat



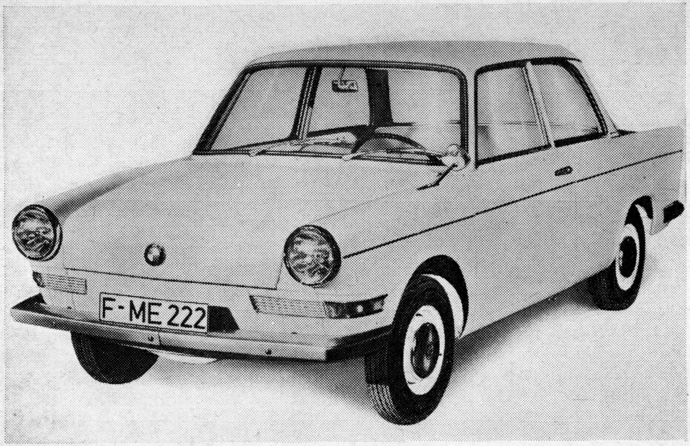
De eerste B.M.W. auto, de kleine B.M.W. „Dixie", die een groot succes werd.

Een van de beroemde wagens uit de voor-oorlogse B.M.W. stal, de cabriolet „320" met een vier cilinder 45 pk motor.



moment al wat in de verdediging gedrongen. Vliegtuigen waren snel bezig het strijdmiddel te worden en er was dus werk genoeg voor de nieuwe fabriek. Na de nederlaag moest men echter naar andere bezigheden omzien en zo besloot men in 1922 motorfietsen te gaan fabriceren, waarbij de naam van de fabriek veranderd werd in „Bayerische Motoren Werke". Die motorfietsen legden de basis voor de B.M.W. reputatie. Uitgerust met cardan-aandrijving maakten ze een geweldige naam over de gehele wereld en in principe zijn de motorfietsen die B.M.W. nu levert, nog hetzelfde.
In 1928 kwam B.M.W. in het bezit van de „Fahrzeugfabrik Eisenach", die toen al tot de oudste autofabrieken van Duitsland behoorde. In samenwerking met deze fabriek werd een auto ontworpen, de „Dixie". De wagens, die eerst in Eisenach gebouwd werden heetten aanvankelijk naar een stad „Wartburg" en het is opmerkelijk, dat deze tot BMW behorende fabriek in Eisenach, die in 1945 Oost-Duitsland in handen viel, nu ook weer een type Wartburg op de markt brengt. De kleine Dixie werd een groot succes. In 1928 verkocht men er maar liefst 25000 exemplaren van. In 1932 kwam men met een nieuwe vier-cilinder uit, die eveneens een succes werd en sinds 1936 bouwde men sportieve wagens onder de namen „326", „327" en „328", die bijzonder veel deden voor de reputatie van de fabriek. De vele wedstrijd-successen droegen daartoe enorm bij en nog lang na de tweede wereldoorlog kon men zowel op straat in Nederland als op het circuit in Zandvoort, deze B.M.W. sportwagens nog vaak tegenkomen.
De oorlog betekende voor de fabriek bijna de totale ondergang. Een deel der fabrieken werd gesloopt, andere vielen de Russen

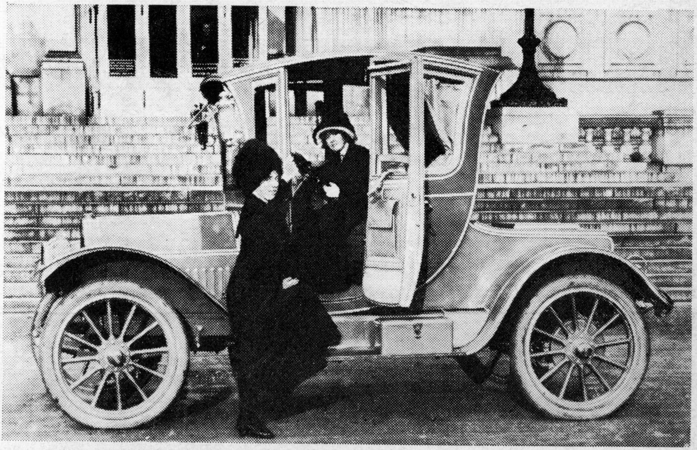
B.M.W.'s jongste schepping, de laag geprijsde maar relatief grote B.M.W. LS, weer een kleinere wagen, waarmede de Zuidduitse fabriek een flinke omzet verhoging behaalde.



in handen en de hoofdfabriek in München werd door de Amerikanen gevorderd. Toen die eruit trokken, betaalden ze B.M.W. echter een fors bedrag aan pacht en daarmede begon B.M.W. op kleine schaal weer met de fabricage van motorfietsen, die spoedig weer een groot succes werden. Toen werd ook de fabricage van auto's weer opgenomen en zo ontstond het type B.M.W. 501, dat in vele opzichten aan de voor-oorlogse carrosserietypen deed denken. Een zeer groot succes is deze wagen dan ook nooit geworden, maar het was in ieder geval een terugkeer naar de auto-industrie. Het is B.M.W. echter na de oorlog niet voor de wind gegaan. De motoren-verkoop liep overal sterk terug en de grote en snelle personen- en sportwagens (waarvan sommigen met de enige V-8 motor op het Continent) konden die teruggang niet opvangen. Enkele jaren geleden was het zelfs zover, dat B.M.W. op het punt stond door Mercedes te worden overgenomen. Maar financiële hulp en de komst van de al snel populaire B.M.W. 700 hebben dit verhinderd. Nu gaat het de fabriek alweer beter en er is goede hoop, dat deze fabriek eerlang weer zeer stevig op zijn roemrijke voetstuk zal staan, wat de echte autoliefhebbers alleen maar zal verheugen.

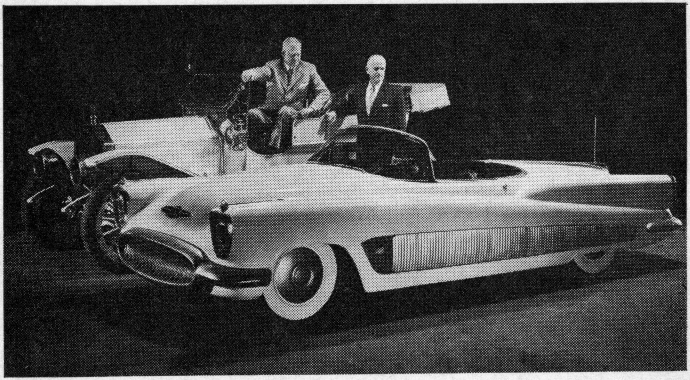
BUICK

Nu er niet zoveel Amerikaanse auto's meer in ons land verkocht worden als voor de oorlog en de wagen uit de V.S. wat te groot en te on-economisch geworden is voor het overgrote deel van de Nederlandse automobilisten, terwijl zij daarnaast in technisch opzicht vaak niet al te vooruitstrevend zijn, zien vele automobilisten die Amerikaanse merken als weinig interessant. Dat ze dat niet zijn en dat ze veelal ook een „grootse" historie achter zich hebben, bewijst naar we hopen, dit verhaal.
In 1923 stierf in Amerika de bijna 80-jarige David Dunbar Buick, een leraar aan een technische school, die van een zeer bescheiden inkomen moest leven. Het was deze Buick, die zijn naam gegeven had aan een van de merken van het oppermachtige Amerikaanse automobiel-concern General Motors, maar de wagen, waarmee hij naar zijn laatste rustplaats gebracht werd, was geen Buick: „Dat kon er niet af". De levens-historie van deze man mag wel een bewijs heten, dat ook in zaken het fortuin kan keren, want David Buick, die in zovele opzichten de representant was van het verhaaltje, dat



Rond 1915 kwam Buick in Amerika uit met een coupé, die speciaal voor de dames aanbevolen werd. De fabriek was toen echter al in handen van General Motors.

De Buick-afdeling van General Motors is altijd bijzonder geporteerd geweest voor de bouw van z.g. droom-auto's. Op deze foto ziet men een Buick van 1908, waarschijnlijk een van de laatste wagens, die David Buick zelf ontworpen had en een z.g. „dream-car", die als toekomst-wagen ontworpen werd in 1951, maar waarvan de lijnen van het koetswerk al spoedig overgenomen werden voor de normale Buick-typen.



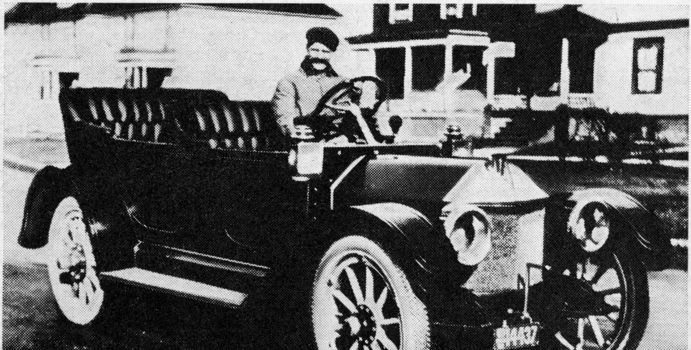
in Amerika iedere krantenjongen miljonair kan worden, had inderdaad aan het hoofd van enorme kapitalen gestaan, vóór hij zijn laatste jaren in alle financiële bescheidenheid moest doorbrengen. Hij begon inderdaad als de zoon van een voorman in een fabriek en viel alleen op door grote technische begaafdheid. Na veel moeilijkheden was Buick zover, dat hij met een vriend een eigen zaakje in kleine gereedschappen kon beginnen. Het ging echter met pijn en moeite, totdat hij op het idee kwam porseleinen badkuipen te vervaardigen. Dat was destijds een nouveauté voor Amerika waar inderdaad geld mee te verdienen was en spoedig was Buick er „bovenop". Nu kon hij zijn plannen gaan realiseren om rond de motor, die hij in zijn vrije tijd gemaakt had, ook een auto te bouwen. In het eerste jaar van deze eeuw was de wagen gereed en Buick begon met behulp van anderen aan een bescheiden productie. Het liep niet slecht, maar Buick die zo graag ook society-figuur wilde spelen, gaf meer geld uit dan hij verdiende en de zaak verdween. Weer met behulp van anderen startte hij opnieuw en weer ging het even goed, totdat men weer in financiële moeilijkheden kwam en de

autoproductie onder de naam Buick weer ophield. Maar toch betekende het jaar 1903 de basis voor het vele geld dat Buick zou gaan verdienen. Een „opkomend" zakenman in Detroit een zekere William C. Durant leende Buick namelijk geld om weer te beginnen en nu werd de Buick Motor Car Co. opgericht en binnen 5 jaar was Buick een van de populairste merken van Amerika. De slagzin luidde: When better cars are built Buick will build them en het publiek bleek dat graag te nemen.
Maar dezelfde William C. Durant die hem op het paard hielp, zou David Dunbar Buick er ook weer afhelpen. In 1908 werd door deze enorm machtig geworden zakenman het General Motors Concern opgericht. Buick, die al die jaren vooral op de technische ontwikkelingen in zijn fabriek gelet had en die toch al geen groot financier was, onderkende het gevaar te laat. Durant schijnt hem op een of andere wijze zo ver gekregen te hebben, dat hij verkopen wilde en voor ongeveer 4 miljoen Dollar ging de Buick-fabriek over naar G.M. Buick kreeg het merendeel van het geld uitbetaald in aandelen G.M. Hij zou er weinig plezier meer aan beleven. Zijn gezondheid was niet best en het vele geld, dat hij verdiend had en dat hij op zijn aandelen kreeg, verdween als sneeuw voor de zon. Tenslotte werd zijn toestand beter, maar hij moest aan het werk om het dagelijks brood te verdienen. Dat heeft hij kunnen doen door leraar aan een technische school te worden. Een andere betrekking bleek hij niet te kunnen krijgen. Het enige wat nog van hem voortleeft is zijn naam op honderdduizenden auto's die overal ter wereld rijden.

CHEVROLET

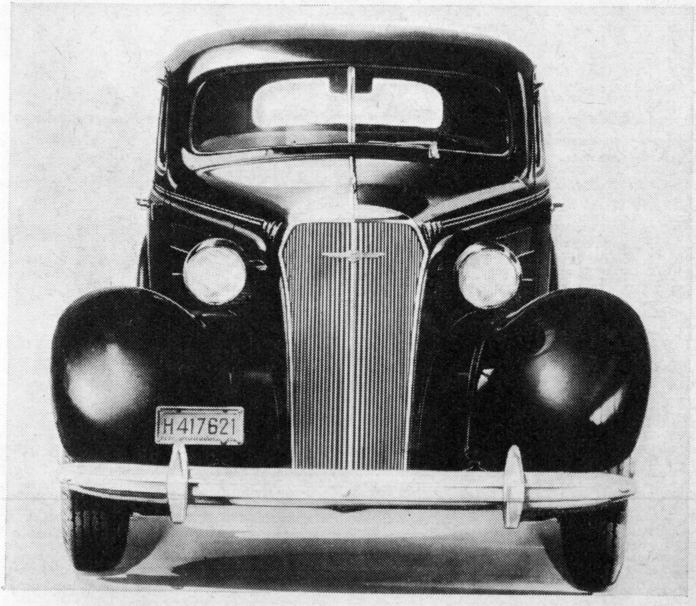
Maar weinigen zullen vermoeden, dat er achter de naam Chevrolet, die een van de populairste Amerikaanse automobiel-merken vertegenwoordigt, de geschiedenis schuil gaat van een man, die helemaal zelf de basis legde voor zijn fabrieken en die niet aarzelde om zijn produkt meer bekendheid te geven, door zelf achter het stuur aan wedstrijden deel te nemen.
De geschiedenis van het General Motors Concern begint in 1908 met de oprichting ervan door een zekere William C. Durant, een zakenman die meer in geld dan in auto's zag, maar desondanks begreep, dat de auto-productie een heel belangrijke industrie zou worden. Vreemd genoeg begint de geschiedenis van Chevrolet pas in 1911, hoewel dat merk nu de hoofdschotel van de inkomsten voor G.M. levert. En de geschiedenis van Chevrolet begint ook niet met een

zakenman, maar met een doodgewone man met een pet op, met Louis Chevrolet, geboren in Zwitserland als de zoon van twee mensen die een klokkemakers winkeltje dreven. Het winkeltje ging niet best en men vertrok naar Frankrijk, waar Louis Chevrolet zo waar iets verdiende door als jonge knaap bij kleine fabriekjes en werkplaatsen te bewijzen, dat hij wist waar Abraham de technische mosterd haalde. Hij kreeg zijn kans, toen hij op een gemotoriseerde driewieler begon te rijden en het ding beter „aan de praat" bleek te kunnen houden dan de fabriek zelve. Hij kwam bij de fabriek in dienst en dat ging uitstekend. Toen kwam er een moment, dat de De Dion-Bouton fabrieken hem uitnodigde naar Amerika te gaan als hun vertegenwoordiger. In Amerika maakte hij eerst goed kennis met de auto-races en al spoedig reed hij mee. Het racen bleek hem in het bloed te zitten. Zijn technische begaafdheid en zijn bekendheid als coureur trokken de genoemde Durant aan, die hem opnam in het General Motors Concern. Maar na een paar jaar kwam er ruzie en Louis Chevrolet stapte uit en kwam in 1911 met zijn eigen



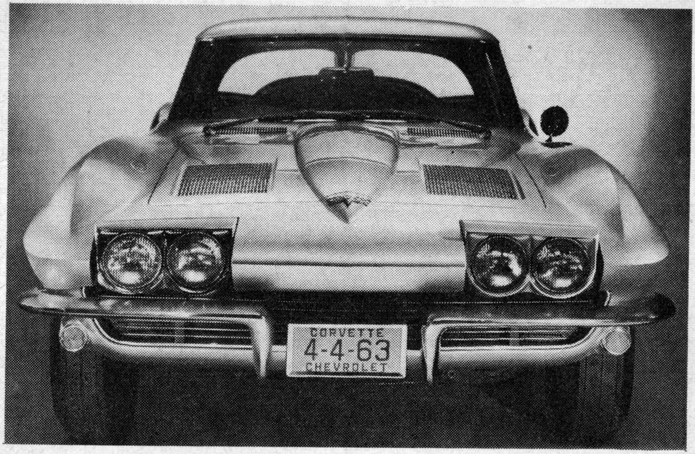
Louis Chevrolet achter het stuur van de eerste wagen, die hij in 1911 zelf ontwierp. Chevrolet behoorde toen nog niet tot het General Motors Concern, maar zou daar later de belangrijkste autofabriek van worden.

auto, de eerste Chevrolet. Hoewel de verkopen niet slecht gingen, was het toch ook geen vetpot voor Louis. Hoewel reeds ouder, bleef hij racen om zijn producten te verkopen. Maar in 1917 was het dan toch gebeurd. Om de zorgen van zijn fabriek kwijt te zijn, nam hij weer dienst bij General Motors en verkocht zijn fabriek aan dit concern. Hij heeft toen nog enige jaren voor G.M. gewerkt en geraced, maar werd daana free-lance op autogebied. Terwijl de naam Chevrolet op de lippen van miljoenen Amerikanen kwam en terwijl het merk steeds meer naar de toplijst van verkopen steeg, zakte de naam van Louis steeds verder in de vergetelheid. In 1930 werd hij ernstig ziek en ging in het Zuiden van de V.S. terugge-



Het front van de Chevrolet sedan uit 1937. Vele oudere Nederlandse automobilisten zullen zich deze wagen, die ook in ons land erg populair was, nog wel herinneren.

Het front van de nieuwe sportwagen van Chevrolet, de Corvette „Sting Ray" die op het programma voor 1963 staat.

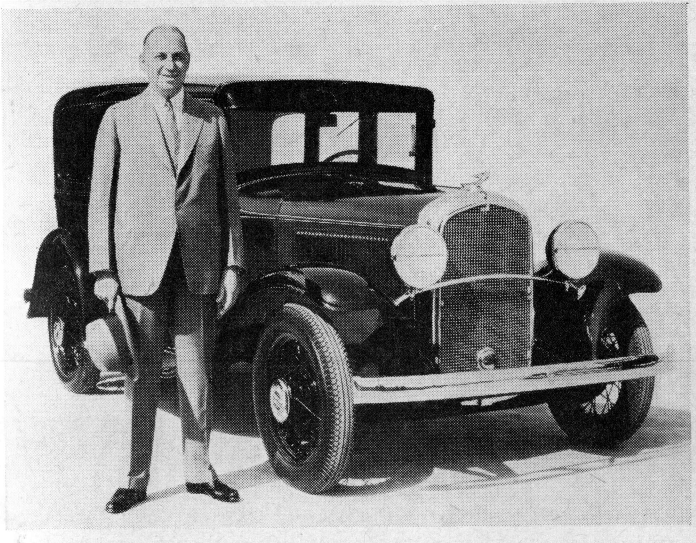


trokken leven. Tien jaar heeft dat nog geduurd, toen overleed de ongelooflijk dappere Louis Chevrolet, waarvan practisch niemand meer wist, dat hij de basis gelegd had voor een auto-fabricaat waarvan er thans over de gehele wereld tientallen miljoenen verkocht zijn.

CHRYSLER

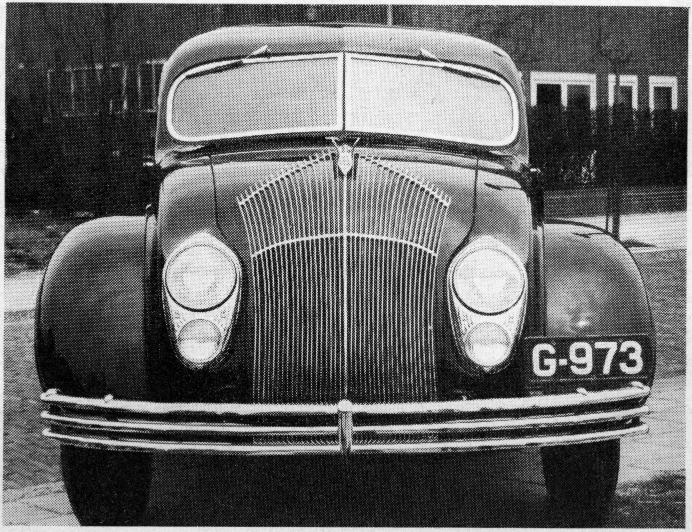
Meer dan welke andere Amerikaanse industrie, spreekt die welke Walter P. Chrysler destijds oprichtte, tot de verbeelding van de Europeaan. De lijn door deze derde in de groep van grote Amerikaanse auto-fabrieken, loopt namelijk inderdaad van het begin, als zoon van een pioniers-gezin in het Wilde Westen, naar de briljante leider van een industrieel concern.
Al werd Walter P. Chrysler dan ook in het Wilde Westen van Amerika geboren, met het vervoer was hij van jongsaf aan vertrouwd, want zijn vader was stoker op een locomotief die de eindeloze rit over de prairies maakte. Vooral de techniek van de locomo-

tief interesseerde de jonge Chrysler al vroeg en op zijn 13e werd hij duvels-toejager in een locomotievenloods, waarna hij vervolgens opklom tot leerling-machinist. Een zeer begaafde, want hij verbeterde de locomotieven op verschillende plaatsen en vond ook nieuwe gereedschappen uit. Het zou niet bij de machtige stoompaarden blijven. Hij kreeg van de spoorwegdirectie een premie en daarvan kocht hij een auto, waarmee zijn onblusbare belangstelling voor dit transportmiddel ontstaan is. Al slopend en opbouwend aan zijn eigen auto leerde hij veel en hij verliet de spoorwegen om naar een autofabriek te gaan. Die autofabriek was General Motors, waar de heer Durant, die als een rode draad door de geschiedenis van bijna elk automerk in de V.S. loopt, snel begreep dat hij hier met een bijzonder mannetje te doen had. Nog meer bijzonder dan hij waarschijnlijk wel dacht, want nadat Chrysler het tenslotte tot de zeer welgestelde directeur van een van de G.M. fabrieken gebracht had, construeerde hij tenslotte zelf een auto, die door de Maxwell-fabrieken gelanceerd



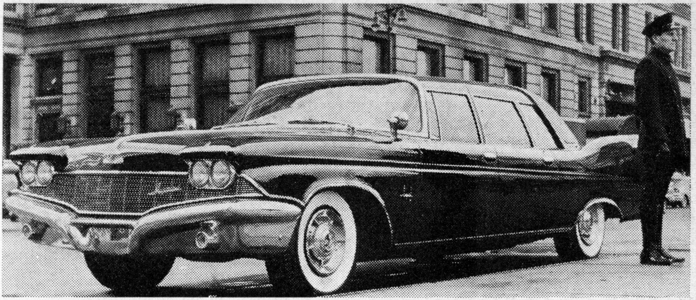
Walter P. Chrysler met de eerste Plymouth die van de lijn kwam, toen hij dit merk in zijn concern had opgenomen.

werd. Het was de energieke Walter niet genoeg. Zijn naam zou op een auto prijken. Hij wist tenslotte alles van auto-productie en verkoop-organisatie af en in 1925 ging hij volledig op eigen kracht in zee. Een jaar later was zijn fabriek al zesde en weer een jaar later begon hij andere merken over te nemen zoals Desoto en Dodge. Het ging steeds berg opwaarts met Chrysler en Durant moet vaak spijt gehad hebben van het feit, dat hij de jonge Chrysler in staat gesteld had zoveel kennis van zaken op te doen bij General Motors. Walter P. Chrysler was dan ook de enige die op een gegeven moment uit G.M. stapte en er nooit meer in terug kwam, doch tot op de dag van vandaag concurrent gebleven is. Misschien was het Chrysler Concern G.M. nog wel voorbij gestreefd, want Walter P. mocht dan wat dictatoriaal geweest zijn, hij had een geweldige visie en dacht



Ook wat vormgeving betrof had men bij Chrysler altijd vooruitstrevende ideen. Het was de eerste fabriek die na de oorlog in Amerika uitkwam met auto's voorzien van „vinnen" aan de achterzijde en ook deze grille van voor de oorlog was ongewoon.

Een indrukwekkend type is de Chrysler Imperial Limousine.

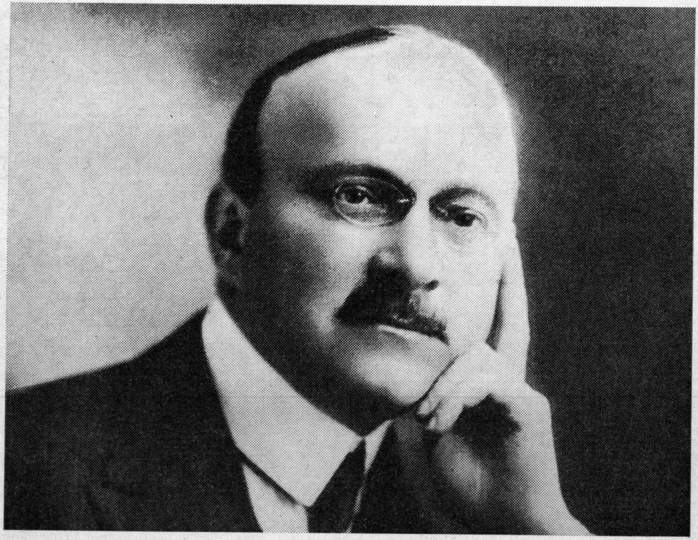


altijd vooruit. Het mocht niet zo zijn, want in 1940 overleed de man, die in zijn jonge jaren nog voor zijn leven gerend had bij een Indianen overval, na een slopende ziekte die 2 jaar duurde.

CITROËN

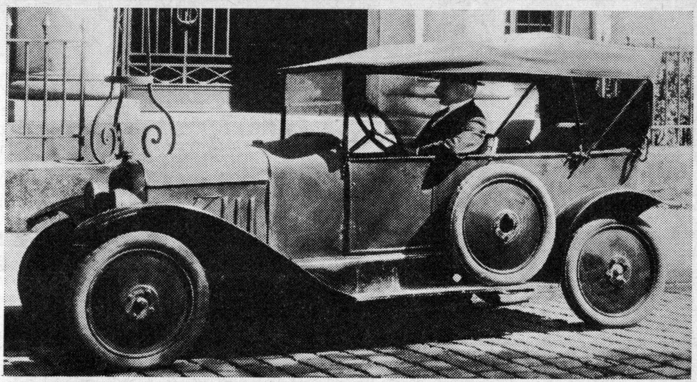
Waarschijnlijk heeft geen ander automerk in de loop van bijna 50 jaar zo de aandacht van de gehele wereld getrokken als Citroën. Niet omdat de fabriek zo groot werd, maar wel door de energie en de vindingrijkheid die André Citroën, de oprichter, bleek te bezitten en door de producten uit deze fabriek, die altijd hun tijd vèr vooruit waren.
André Citroën werd in 1878 in Parijs geboren, maar eigenlijk was hij nog een beetje Nederlander. Zijn vader immers, was de Amsterdamse diamanthandelaar Bernhard Citroën, die, toen het slecht ging in de diamanthandel, naar Frankrijk emigreerde. Daar ging het de familie aanvankelijk goed, maar toen André nog heel klein was, werd hij al met een groot verdriet geconfronteerd. Zijn vader, arm geworden door oplichterspraktijken, pleegde zelfmoord. Ondanks de moeilijke financiële omstandigheden kon men André toch naar een technische school laten gaan. Of hij echter technicus zou worden, was voor iedereen de vraag, want deze buitengewoon begaafde jongeman moet volgens de verhalen een enorme comediant geweest zijn, die door iedereen een briljante toneelcarrière voorspeld werd, terwijl weer anderen in hem een zeer begaafd violist zagen.

Hij verlaat de school in ieder geval toch met een diploma. Hoe dan precies de gang van zaken geweest is, staat niet vast. Er wordt beweerd, dat André van een oom in Polen een geruisloze tandwiel-overbrenging in Frankrijk mocht proberen aan de man te brengen, er wordt ook wel gesteld dat André deze tandwiel-overbrenging (die vertanding zou later zijn merk worden in gestyleerde vorm: de twee omgekeerde V's) zelf uitgevonden zou hebben. In ieder geval weet hij een fabriekje te interesseren, dat de produktie begint en waarbij hij zowaar in de leiding wordt opgenomen. André Citroën had de eerste stap als fabrikant gezet. Het blijft er niet bij. Hij verlaat die fabriek, komt bij een andere, begint dan tenslotte zelf in 1915. Links en rechts geld lenend weet hij het in zijn fabriekje drie jaar uit te houden en ontwikkelt in die tijd een goedkope kleine auto. In 1920 komt die auto eindelijk aan de markt, de z.g. torpedo, die men op een oude Franse boerderij nog wel eens kan zien. Het is een



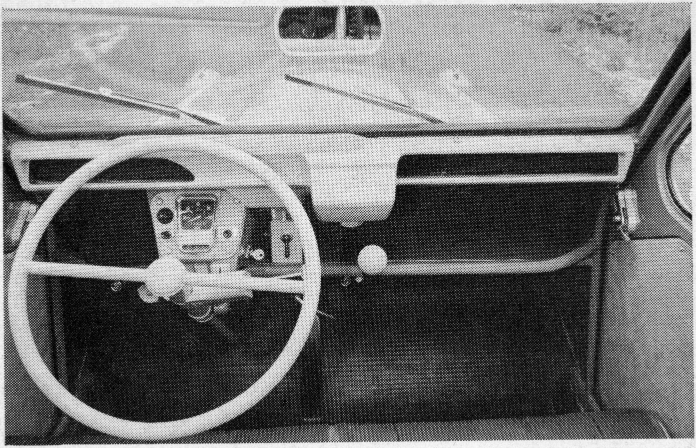
André Citroën, het veelzijdig genie, dat slechts één tekortkoming had; hij kon niet best met geld omgaan. Dat kostte hem tenslotte zijn fabriek.

Het „type A", de eerste auto uit de Citroën fabrieken, die in 1920 op de weg kwam.



succes. Zeker als een paar andere door hem ontworpen wagens op rupsbanden dwars door de Sahara trekken, een voor die tijd ongekende prestatie. Deze geniale man was van alle markten thuis en hij had toen al zijn eigen goede ideeën over publiciteit en reclame. Zijn ster stijgt dan snel. De Torpedo wordt enorm populair. Op de Torpedo volgen andere modellen, o.a. wagens met geheel stalen carrosserieën en dan in 1934 komt de grote klap, Citroën verschijnt met een lage platte sedan met zelfdragende carrosserie en voorwielaandrijving op de tentoonstelling. De klap was raak. Aanvankelijk wat afgeschrikt door het voor die tijd ultra-moderne, begint men langzaam vertrouwen te krijgen. Later, maar toen al te laat voor André, steeg dat vertrouwen tot zeer grote hoogten. De wagen werd o.a. door de politie in New York gebruikt, als speciale achtervolging-wagen, vanwege zijn uitstekende wegliggings-kwaliteiten. Ook in ons land rijden ze nóg. Zoals gezegd, was het reeds te laat voor André Citroën. Nauwelijks had hij zijn wagen ontworpen of hij kreeg een nieuw idee, nml. een automatische koppeling. Hij moest en zou die ontwerpen. Helaas ging hij er zo op in, dat hij, die toch al geen goed financier was, al het geld van de fabriek eraan besteedde. Dat moest fout aflopen en het gebrek aan middelen was de reden dat men zijn faillissement aanvroeg. Wanhopig probeerde Citroën toen de zaak nog te redden, maar het was te laat. Bovendien werd hij ernstig ziek, ongeneeslijk ziek zelfs. Hij was 57 jaar

Nog steeds vallen alle Citroën typen op, door technische vooruitstrevendheid en oorspronkelijkheid. Dit is het interieur van de 2CV, die de ere-bijnaam „De Lelijke Eend" in Nederland kreeg. Ook wat publiciteit betreft staan de Citroën-fabrieken nog steeds op de hoogste sporten van de ladder.

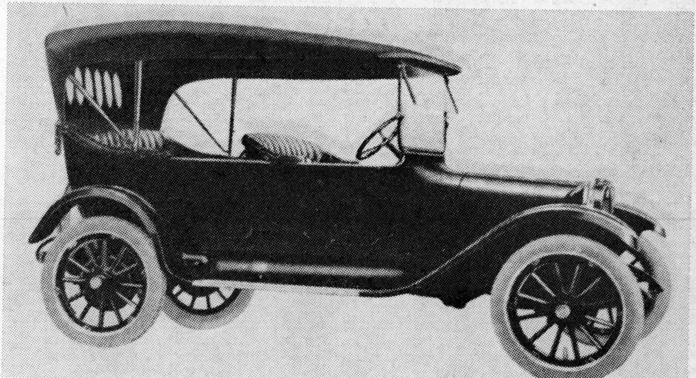


toen hij overleed, maar voor zijn dood moest hij nog ervaren, dat de Franse bandenfabriek Michelin zijn fabrieken overnam. De ontwerpen van André Citroën is men echter trouw gebleven. Tot jaren na de tweede wereld-oorlog is het model uit 1934 gebouwd. Toen werd het opgevolgd, door een model, zo vooruitstrevend, uit bepaald oogpunt zo ideaal, dat André, de tragische figuur, het zelf ontworpen zou kunnen hebben.

DODGE

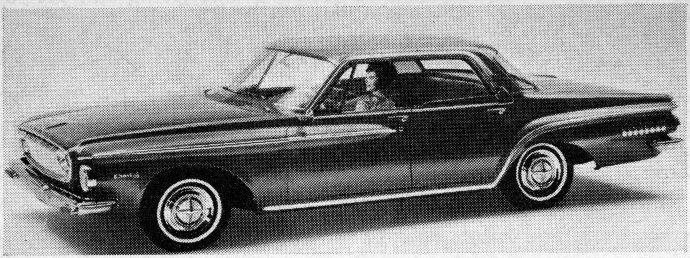
Duikt men in de archieven van een autofabriek, dan komt men practisch altijd de naam van één man tegen als grondlegger van de industrie. Wie echter in de historie van Dodge kijkt, zal de naam van twee mannen tegenkomen. Twee broers, de „Dodge Brothers". De prestaties van deze twee-ling, die geen tweeling was, zijn opmerkelijk genoeg om ze nog eens vast te leggen in dit boekje.

Ze heetten John Francis en Horace Elgin en ze werden resp. in 1864 en 1868 geboren, maar ze waren eensgezinder in hun ideeën en opvattingen dan menig tweeling. Een half jaar nadat de oudste in 1920 overleed, stierf ook de jongere broer. Maar tussen die twee jaartallen trokken ze van jongsaf één lijn. Een lijn, die begon in de kleine werkplaats van hun vader, die doorgetrokken werd toen ze beiden in Detroit gingen werken en die nog dikker werd, toen ze begin 1900 gezamenlijk een fabriekje van werktuigen begonnen in die stad. Ze splitsten de zaken, d.w.z. de jongste nam de techniek voor zijn rekening, de oudste de financiën en de verkoop, maar het bleef één combinatie. Een gelukkige combinatie, zeker toen ze aan de autofabrieken in die stad onderdelen begonnen te leveren. Die autofabrieken groeiden snel en de Dodge Brothers zagen wel in, dat General Motors en Ford te zijner tijd zelf hun onderdelen zouden gaan vervaardigen. Ze hadden intussen genoeg verdiend om de zaken wat groter aan te kunnen pakken en inplaats van leverancier van de autofabrieken, werden ze er concurrent van. Het zou tot 1914 duren voor ze de eerste auto, de eerste Dodge op de weg hadden. Maar het was gelijk een succes. Horace, de minutieuze technicus had niets aan het toeval overgelaten. De wagen was in elk opzicht af en daarmede begon een merkwaardige periode in Detroit, want terwijl alle kleinere fabrieken opgeslokt werden door Ford, General Motors of Chrysler, slaagden de Dodge Brothers erin zelfstandig te blijven en een reputatie op te bouwen, die misschien nog beter was dan die



De eerste Dodge, een cabriolet uit 1914.

De Dodge, die voor 1963 geleverd wordt, een 4-deurs hardtop met V8 motor, de Dodge Dart.



van vele reeds veel oudere autofabrieken. Maar misschien het interessantste aan de Dodge geschiedenis is, dat in het keiharde Amerika met zijn stakingen, de gebroeders op handen werden gedragen door hun arbeiders. Ze hadden een ongelooflijke goodwill onder hun werknemers en naar veler mening, had Dodge daar de hoge kwaliteitsgraad van zijn produkten aan te danken. Helaas kwam er naar menselijke begrippen te snel een einde aan de „gelukkige fabriek", zoals men de fabriek van de gebroeders Dodge wel noemde. Reeds in 1920 op betrekkelijk jonge leeftijd overleed John Dodge en zoals reeds gezegd, aan het eind van hetzelfde jaar werd ook Horace, betreurd door duizenden arbeiders, naar zijn laatste rustplaats gedragen. Na 1920 werd Dodge een Amerikaanse autofabriek zoals alle andere, om tenslotte te worden opgenomen in het Chrysler Concern.

FORD

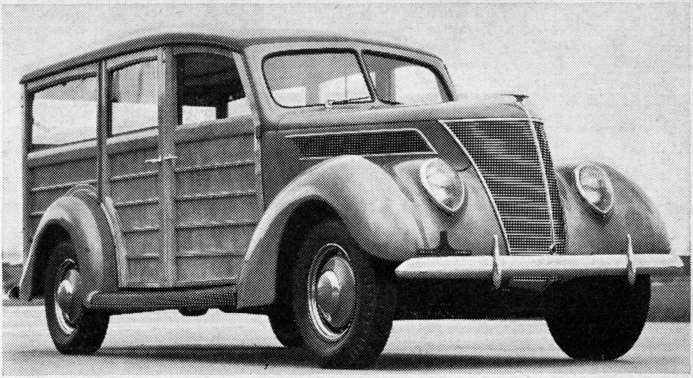
Er is meer dan dit kleine hoofdstuk, er is meer dan dit gehele boekje nodig, om alles te schrijven over het genie Henri Ford. Er zijn trouwens hele dikke boeken over hem en zijn „company" geschreven. Hieronder dus slechts in vogelvlucht een overzicht van het leven van deze man. Van deze man, want de geschiedenis van Ford is niet de geschiedenis van een fabriek, maar van Henry Ford.
Henry Ford werd geboren in een tijd van revolutie en hij zou de revolutie zijn leven lang mee ronddragen, zij het dan een meer vredelievende revolutie. Die geboorte had plaats in Dearborn, Michigan niet ver van Detroit. In die tijd werd er echter in Amerika

juist een bloedige burgeroorlog tussen de Noordelijken en Zuidelijken uitgevochten. Het Zuiden was in opstand gekomen tegen Washington. De oorzaak van de twist tussen Zuid en Noord lag ogenschijnlijk in de afschaffing van de slavernij. Maar er speelde meer een rol. De industrie in de Noordelijke Staten begon een machtige rol te spelen, terwijl de vroeger zo rijke landbouwgebieden (katoen) in het Zuiden steeds onbelangrijker werden. Het was dus ook een oorlog tussen „industrie" en „landbouw", een oorlog die door „industrie" gewonnen werd. Henry Ford groeide dus op temidden van het gejubel van de glorieuze industrie (al zei men dan wel dat de „menselijkheid" gewonnen had) en dat moet een onvergetelijke indruk gemaakt hebben op de jonge Henry. In ieder geval was hij van jongsaf al geïnteresseerd in techniek en op de „Scotch Settlement School" experimenteerde hij er naar hartelust op los. Toen hij 13 jaar was gebeurde er iets belangrijks. Zijn vader bracht hem naar school en met paard en rijtuig onderweg, ontmoette vader en zoon een stoomwagen. Het was voor Henry de eerste keer in zijn leven, dat hij een wagen zag, die voortbewoog zonder door dieren of mensen getrok-

Henri Ford, rechts met de bolhoed, bij een van zijn overwinnende Fords in het begin van zijn fabelachtige carrière als automobiel-fabrikant.

ken te worden en het maakte een diepe indruk. In 1879 kon Henry, 16 jaar oud, het niet langer uithouden op de farm van zijn vader in het vlakke land van Michigan. Hij trok naar Detroit en ging werken bij de Michigan Car Company. Hij hield het nergens lang uit en wisselde veel van werkkring, maar altijd werkte hij daar, waar de techniek een rol speelde. Veel verdienen deed hij niet en in zijn vrije tijd repareerde hij horloges, waar hij veel aanleg voor bleek te hebben. Het gemotoriseerde transport over de weg bleef hem interesseren. Hij droomde ervan nog eens zelf een motor te ontwerpen en verslond alle berichten over successen in het buitenland (Daimler in Duitsland, Panhard en Levassor in Frankrijk bijv.) met „gasoline"-motoren, zoals ze toen heetten. In die tijd ontmoette hij Clara Bryant. Ook die ontmoeting is hem zeker een steun geweest bij zijn verdere streven, want niet alleen vond hij in haar een levenspartner, maar ze geloofde ook onvoorwaardelijk in zijn technisch genie en was bereid alles op te offeren voor de experimenten van de jonge Henry. Het jonge paar kreeg van vader Ford een farm buiten Detroit en Henri kreeg het toezicht op een houtzaagmolen, wat hem tijd gaf voor verdere experimenten. Deze experimenten gaven hem ook een zekere naam naar buiten en al spoedig werd hij als consulent gevraagd door industrieën in Detroit. Bij dit alles bleef hem het probleem bezig houden een rijtuig zonder paarden te construeren en het is misschien het merkwaardige in de carrière van Henry Ford, dat hij niet alleen experimenteerde op basis van zijn interesse voor techniek, maar dat hem toen al mogelijkheden voor ogen zweefden om een mechanisch rijtuig te construeren, dat in grote aantallen geconstrueerd kon worden en dat werkelijk een omwenteling zou betekenen op het gebied van transport.
Tenslotte hield Henry het niet meer uit. Hij moest en zou naar Detroit en de Fords gingen verhuizen. In dat bruisende industriële centrum werd Ford de nacht-technicus bij een lampenfabriek The Edison Illuminating Company, wat hem de gelegenheid gaf overdag te experimenteren. Om slaap gaf hij niet veel. Hij klom verder op de ladder bij Edison en Thomas A .Edison zelf, die wat in de jonge Ford zag, moedigde hem aan verder te experimenteren. Op kerstavond van 1893 kon Henry een bijzonder gelukkig experiment afsluiten. Zijn eerste kleine motor bleek werkelijk te lopen en vermogen te leveren. Het bleek het begin van een succes. Met steun van anderen o.a. van de burgemeester van Detroit, begon hij een kleine fabriek The Detroit Automobile Company. Maar het succes duurde niet lang., in 1900 moest de fabriek weer gesloten worden. Hij besloot een race-wagen te ontwerpen. Die race-wagen werd ook weer een succes en een tijd was de jonge Henry bezeten van auto-

Ford is altijd een groot leverancier van stationwagens geweest. Ter herinnering aan dat feit, nog eens de foto van een Ford V8 met houten carrosserie.



races. Intussen werd weer een fabriek gesticht: de Henry Ford Company. Hij dreef deze fabriek met een compagnon, maar trok zich er spoedig weer van terug. Met behulp van een knappe technicus, een zekere Tom Cooper begon hij een nieuwe race-wagen te ontwerpen. Het bleek een wagen, die practisch niet te verslaan was. Dat deed Ford's reputatie veel goed en voor de derde maal richtte hij een fabriek op, de Ford Motor Company, de basis-industrie voor alles wat nu tot de Ford Motor Company in Dearborn, Michigan U.S.A., behoort. Gemakkelijk had de nieuwe fabriek, waarin ook anderen aandelen hadden, het niet, maar het eerste type, het Model A, had succes. Model B, de opvolger eveneens, maar het was een vrij dure auto. Ford zelf gaf er race-demonstraties mee op een bevroren meer bij Detroit, waarbij hij er een bestaand snelheidsrecord mee brak. Maar het waren allen slechts voorlopers van het model, dat werkelijk een revolutie teweeg zou brengen op het gebied van het wegtransport, de goedkope, in massa geproduceerde automobiel. Die auto kwam in 1908, het legendarische model T., waarin niemand destijds geloofde. Het bleek echter de revolutie op wielen te zijn. Niet alleen door zijn prijs, ook door zijn constructie. Er werden er in de ongeveer 20 jaar, dat het model gemaakt werd ruim 15 miljoen stuks geproduceerd en het vestigde niet alleen een onmetelijk kapitaal voor Ford, maar ook zijn naam tot in de verste

uithoeken ter wereld. Auto en Ford waren bijna identieke begrippen. Maar overigens was Ford geen gemakkelijk man en in zaken was hij keihard. Bekend zijn van hem de uitspraken: „Het kan me niet schelen, wat ze over me schrijven, àls ze maar over me schrijven" en „Bij mij kan men een auto in iedere kleur bestellen, als het maar zwart is." Ook op ander zakelijk terrein ging hij voor weinig principes uit de weg. Bekend zijn de vele processen, die hij voerde over patenten die hij geschonden zou hebben. Hij won er vele, maar moest ook wel eens het loodje leggen. Vele van zijn medewerkers konden het ook niet met hem uithouden, zoals de Detroitse kolenhandelaar Malcolmson, die hem aanvankelijk aan kapitaal hielp en die compagnon bij hem was in de Ford Motor Company. Ook deze kreeg onenigheid met Ford en verdween. Maar wat de moeilijkheden ook waren, Henry Ford kreeg ze onder de knie en toen in 1919 zijn zoon Edsel hem opvolgde als president van de Ford Motor Company, kreeg hij een bedrijf in handen, dat tot de grootste van de U.S. behoorde en dat als concurrent eigenlijk alleen het machtige General Motors Concern had. Henry Ford werd 83 jaar, de leeftijd van de zeer sterken. Maar eerst had hij in 1943 (79 jaar oud) weer het presidentschap op zich genomen, toen zijn zoon Edsel stierf en diens zoon Henry nog wat te jong was voor het presidentschap. Op zeven april 1947 kwam er een einde aan het leven van de man, die geboren was tijdens een revolutie en die zelf een revolutie veroorzaakte door een auto voor iedereen te bouwen.

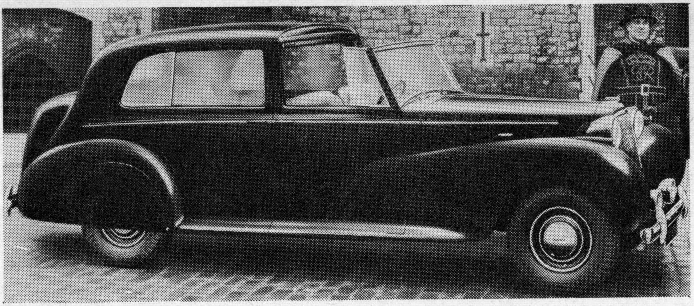
HUMBER

Er is een groot aantal fabrieken van auto's pas ontstaan, wanneer een vooruitstrevend technisch of commercieel man er de basis voor legde. Een enkele fabriek echter bestond reeds, toen de auto in opkomst kwam en het is aan de vooruitstrevendheid van de toenmalige leiding te danken, dat deze fabrieken nu tot de grote auto-concerns behoren. Dat is vooral in Engeland voorgekomen en de geschiedenis van Humber bewijst, dat men in Engeland op een aantal punten wel conservatief en traditioneel is, maar dat men wat de techniek betreft, toch ook over figuren met een grote visie en een enorme durf beschikt.

In 1867 maakte Thomas Humber uit Coventry van zijn fietsenwerkplaats een echte fabriek en dat bleek een goed idéé geweest te zijn, want al spoedig hadden de Humber rijwielen een reputatie gevestigd, die doorklonk tot in het verre Amerika. In 1887 was de

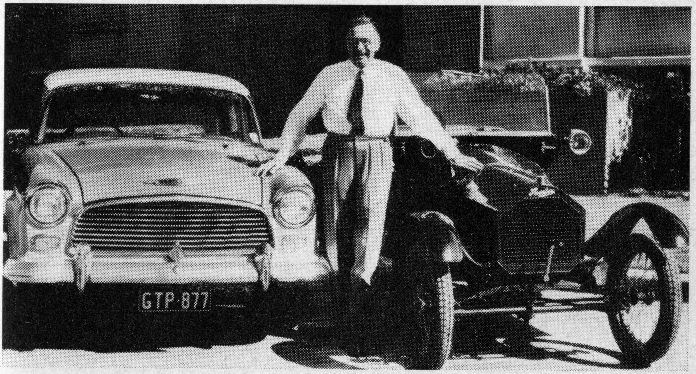
Drie generaties Ford op een foto. Aan de wand de schilderijen van Henry Ford en Edsel Ford, op de voorgrond staand Henry Ford II, die nu aan het hoofd staat en zittend rechts William Clay Ford, zijn zoon.

De Humber is altijd een typisch Engelse wagen geweest. Dit is een Humber uit 1947, zoals deze geleverd werd aan het Engelse hof.



rijwielfabriek in Coventry zo groot geworden, dat Thomas Humber er een naamloze vennootschap van maakte. Het zou niet bij fietsen blijven. Tussen de jaren 1890 en 1900 werden de boeren in verschillende landen opgeschrikt door daverende rijtuigen zonder paarden, die met voor die tijd ongekende snelheden over de wegen reden. De eeuw der techniek had zijn komst aangekondigd. Bij Humber begreep men, dat er een ontwikkeling in de lucht zat, die een aanpak vereiste en in 1896, op de eerste automobielshow in Londen prijkte Humber met enkele twee- en driewielige „fietsen" voorzien van motoren. Ook die fietsen werden een succes, men verkocht ze tot in New York en Moskou toe. Echte auto's bouwde Humber echter nog niet. Dat gebeurde pas in 1899, toen Humber op de markt kwam met een „Voiturette". De motor bouwde men nog niet zelf, die betrok men van het inmiddels beroemde huis „De Dion" uit Frankrijk. Deze 2,25 pk motor was op de voorwielen gemonteerd, sturen deed men via de achterwielen.
Spoedig volgden andere auto's, zoals bijv. de „Humber Pheaton", die voor die tijd heel sensationeel voorzien was van een vierversnellingsbak en een versnelling achteruit.
Korte tijd later kwam Humber met een 12 pk vier cilinder motor auto, die voor slechts f 3000,— de deur uit ging. De wagen was ontworpen door een Fransman, een zekere Coatalen, die later een glansrijke carrière in de auto-industrie zou maken. De eerste wereldoorlog echter zette de productie van Humber stop.
Het bedrijf werd ingeschakeld bij de oorlogsproductie en maakte o.a. een vliegtuig-motor, die heel bekend werd. Na de oorlog ging het ook Humber gedurende enige jaren niet zo goed, maar de om-

schakeling op dure en exclusieve modellen betekende een ommekeer. In 1928 zochten inmiddels de gebroeders Rootes, die reeds de Hillman auto-fabriek en ook „Commer" bezaten, naar een fabriek die in hun combinatie voor de duurdere merken kon zorgen. Ze slaagden erin Humber over te nemen en sindsdien behoort het merk tot de „Rootes Group". Het betekende geen achteruitgang van het merk, want in 1930 kocht de Prins van Wales, de latere koning Edward de VIIIe een Humber en dat voorbeeld werd door andere leden van het koninklijke Huis gevolgd, wat de Humberreputatie voor representatieve automobielen stevig vestigde. Het jaar 1939 betekende opnieuw een wereldoorlog en weer werden de Humber fabrieken leveranciers van oorlogsmateriaal. Dat deed de naam Humber evenwel toch nog goed, want het was deze fabriek die de „Woestijn-wagens" ontwierp, waar o.a. Montgomery in reed tijdens de veldtocht tegen de Duitsers in Lybië. Ook de Humber „Scoutcar", een gepantserd verkenningsvoertuig, werd heel bekend. De wagen van Montgomery is intussen nog te zien op de fabriek. De Engelse regering bood deze wagen namelijk de fabriek aan, om daarmede de prestaties van de gehele Engelse auto-industrie gedurende de oorlog te eren. Deze stafwagen heette „Old Faithfull". Intussen is Humber nog steeds de naam van een vrij grote representatieve wagen en de laatste toevoeging aan het programma, de



Sir Reginald Rootes, een van de directeuren van de Rootes Group, waartoe Humber thans behoort met een Humber Hawk van 1960 en een Humber model van voor de eerste wereldoorlog.

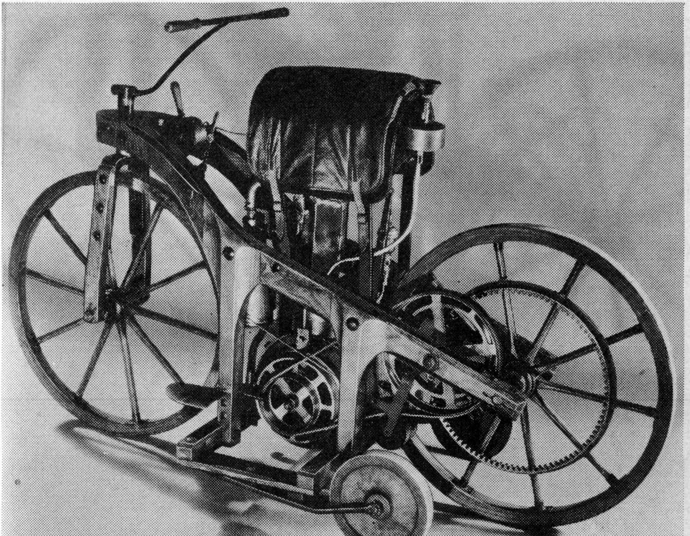
Ondanks de toenemende vraag naar kleine, zuinige, goedkope automobielen, blijft Humber kans zien iets bijzonders op autogebied te leveren. Dit is de laatste Humber, de Sceptre, een zeer volledig uitgeruste en luxueuse, sportieve sedan.

Humber Sceptre, een bijzonder goed ingerichte en afgewerkte sportieve auto, zal er zeker toe bijdragen dat de aloude naam van Humber gehandhaafd blijft.

MERCEDES

Het is merkwaardig en zeker niet alleen te danken aan het feit, dat zoveel mensen zo nauw met de auto verbonden zijn, dat de namen van zoveel autopioniers en van zoveel van de eerste auto-fabrieken, nu al bijna legendarisch zijn. Kennelijk heeft het vernuft, de ondernemings-geest en het onwankelbare geloof aan de toekomst van de automobiel, dat de vroegste auto-constructeurs kenmerkte, een ongelooflijke indruk op de mensheid achtergelaten. Tot die legendarische merken behoort ook Mercedes. Die naam sprak meer tot het publiek dan de namen van Gottlieb Daimler en Karl Benz, de uitvinders en stichters van de Daimler-Benz fabrieken. Maar de geschiedenis van Mercedes is de geschiedenis van Daimler en Benz en maar een klein beetje van Jellinek.

De Mercedes-historie begint in feite met de geboorte van Gottlieb Daimler in het jaar 1834; aan het begin van een periode, waarin de stoommachine zijn opmars begon. Het begin ook van een periode, waarin vele belangrijke uitvindingen werden gedaan, we denken maar eens aan de telegraaf. Misschien dat dit de loopbaan van Daimler beïnvloedde, want deze zoon van een welgestelde bakker uit Schorndorf, ging op zijn veertiende jaar werken bij wat men toen een „koperslager" noemde. Een koperslager in het groot weliswaar. Na daar 4 jaar gewerkt te hebben en ondertussen door zelf studie zich verder bekwaamd te hebben in techniek, trok de 18-jarige Daimler naar Stuttgart waar hij bij een locomotievenfabriek ging werken. Hij slaagde er daar in, zich geducht op te werken en ondertussen door te studeren. Inmiddels had hij veel gelezen over de zogenaamde gasoline-motoren, waarmee men in verschillende indus-



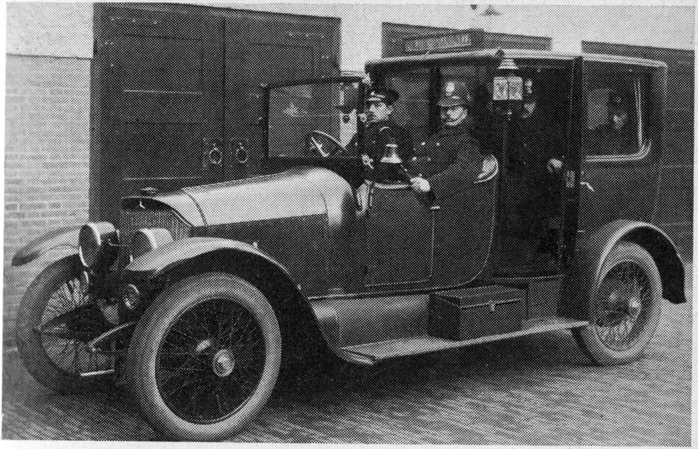
Het eerste motorvoertuig, dat Gottlieb Daimler vervaardigde, een motorfiets met hulpwiel en een een-cilinder motor.

triële landen experimenteerde, o.a. in Frankrijk. Daimler zag er wat in en probeerde zijn werkgever te bewegen ook met experimenteren op dit terrein te beginnen. Het mocht niet baten. Hij trok naar Engeland, werkte daar in een locomotieven-fabriek, maar ook dat bevredigde hem niet. Terug in Duitsland werkte hij weer bij verschillende machine- en metaalwarenfabrieken en steeds trachtte hij de eigenaars te bewegen, te gaan experimenteren met een verbrandingsmotor, die volgens hem de krachtbron van de toekomst zou worden. Hij werd alleen maar uitgelachen. Eindelijk kwam zijn kans. Hij werd tewerk gesteld bij een fabriek die z.g. gasmotoren maakte, d.w.z. motoren die op lichtgas werkten. Hier werkte hij samen met zijn vriend Maybach, die later zijn naam aan een fabriek van vrachtauto's zou geven. Daimler verliet tenslotte de Deutz fabriek omdat hij nu welgesteld genoeg was om aan eigen experimenten te beginnen. Eindelijk in 1883 was zijn eerste motor gereed, een eencilinder motor. Eerst trachtte Daimler deze motor te verkopen, later besloot hij hem te gebruiken om een gemotoriseerd vervoermiddel te construeren. Een soort motorfiets was het gevolg, maar hij veroorzaakte zoveel paniek, dat hij besloot de weg de rug toe te keren. Hij construeerde een boot met zijn motor erin en dat werd zo'n succes, dat hij een eigen fabriek installeerde voor de fabricage van motorboten. In 1889 was hij echter toch weer teruggekeerd naar zijn oude liefde, het motorvoertuig en hij ontwierp een vierwielig rijtuig voorzien van zijn verbrandingsmotor. Hij verbeterde de „wagen" en in 1892 kon hij de Sultan van Marocco een echte luxe automobiel leveren, die grotendeels van ijzer was vervaardigd. Daaraan vooraf was echter de oprichting gegaan van de „Daimler Motoren Gesellschaft A.G.", gefinancierd door een aantal vooraanstaande figuren. Hoewel er nog moeilijkheden rezen, was de ster van Daimler voorgoed aan de auto-hemel gevestigd en zowel in Engeland, als in Oostenrijk verrezen licentiefabrieken. Later verdwenen deze fabrieken of werden ze zelfstandig, zoals bijv. het geval was met de Engelse Daimler-fabriek, die een heel eigen weg ging en tenslotte niets meer uit te staan had met de Daimler-Benz fabrieken. Deze Engelse Daimler-fabriek is kort geleden overgenomen door de Jaguar-fabriek, die echter nog wel de naam Daimler blijft voeren. Reeds rond 1900 had de Daimler-fabriek een enorme productie van bussen, vracht-auto's en personenwagens. Gottlieb Daimler zelf overleed op 6 maart 1900.

KARL BENZ

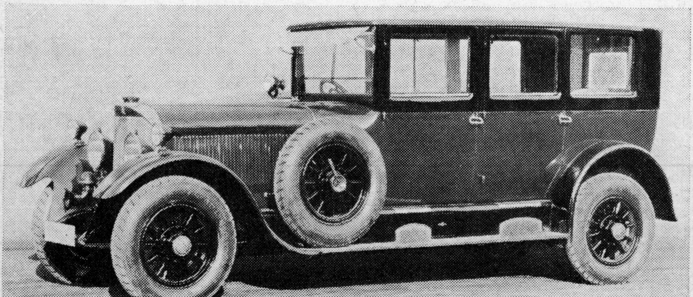
Karl Benz werd 10 jaar later dan Gottlieb Daimler, dus in 1844, geboren. Anders dan Daimler was hij groot geworden met de tech-

Kort voor de eerste wereldoorlog kreeg ook de Haagse politie de beschikking over motorvoertuigen. Hier ziet men een van de wagens, een Mercedes.



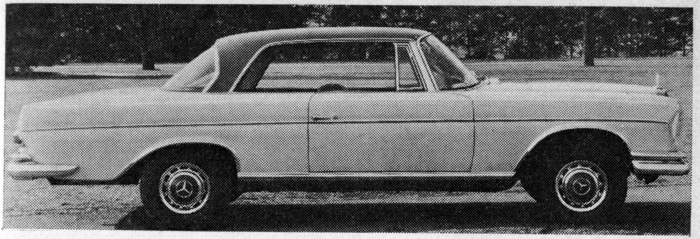
niek, want zijn vader werkte als technicus bij de spoorwegen. Hij ging aanvankelijk naar het gymnasium, maar dat was geen succes en hij kwam natuurlijk op de „polytechnische school" terecht, waarnaar hij altijd gehunkerd had. Daarna werkte hij bij verschillende machine- en locomotievenfabrieken, tot hij tenslotte in 1871 een eigen werkplaats opende, tezamen met een compagnon omdat hij zelf geen cent bezat. Erg goed ging die werkplaats niet, maar tenslotte kon hij toch zijn compagnon uitkopen. Inmiddels had hij veel interesse gekregen voor het probleem, hoe de krachten van een machine te gebruiken voor het transport van mensen. Hij ontwierp een soort fiets en een hydraulische pers, maar de „gas- of „Ottomotor" bleef hem interesseren. Hoewel hij het verder met zijn bedrijf niet gemakkelijk had, bleef hij door-experimenteren en in 1880 tenslotte slaagde hij er in een twee-takt gasmotor te ontwerpen met electrische ontsteking, de eerste motor met electrische ontsteking. Dat betekende, dat „zijn wagen berg-opwaarts ging" en in 1883 werd door hem de „Benz & Cie, Rheinische Gasmotorenfabrik" opgericht. In 1885 was Benz er in geslaagd een vier-wielige motorwagen gereed te krijgen, die inderdaad liep. De orders liepen echter niet en het was maar

goed, dat de gewone motoren van Benz goed verkocht werden, anders had het er lelijk uitgezien. In 1888 maakte de vrouw van Benz echter in het geheim een flinke tocht met de wagen. Toen Benz ervan hoorde was hij er niet boos om, maar besloot zelf een geruchtmakende tocht te ondernemen. Hij reed met de wagen naar de jaarbeurs in München, een afstand van 350 km destijds. Dat bracht hem meer publiciteit, maar tot grote verkopen van de wagen kwam het niet door de beperkende bepalingen op de weg van het Hertogdom Baden. In 1890 was er daardoor nog steeds geen sprake van enige „auto-productie", maar Karl Benz bleef geloven en volhouden, dat de „motorwagen" het vervoermiddel van de toekomst was. Hij schonk meer aandacht aan Amerika, waar inderdaad de benz-motorwagens meer belangstelling ondervonden dan in zijn eigen land. Zeker ook als gevolg van de vele succesvolle races, die de Benzwagens reden. Het zou 1898 worden, voor de opmars van de Benzauto's werkelijk begon. Karl Benz had intussen in zijn fabriek nieuwe partners gekregen, die ook in de auto geloofden en in dat jaar bracht een zekere Julius Ganss eerst een order voor 200 auto's mee uit Frankrijk en daarna een zelfde order uit Engeland. In 1899 bouwde Benz een race-wagen, die de waanzinnige snelheid van 75 km per uur haalde. De basis voor het succes was er nu en in 1903 kon Karl Benz het werk overlaten aan zijn zonen. In 1929 huldigde een Duitse automobielclub de man, die zoveel voor het automobielverkeer had gedaan. Een onafzienbare stoet wagens trok op naar zijn huis, maar de parade kon dat huis niet passeren. Karl Benz was



Een Mercedes Limousine uit het jaar 1929. De zes-cilinder motor was uitgerust met een compressor en leverde reeds 140 pk.

Een van de jongste scheppingen van Mercedes, de fraaie 300SE Coupé, eveneens met 6 cilinder motor en een vermogen van 185 pk.



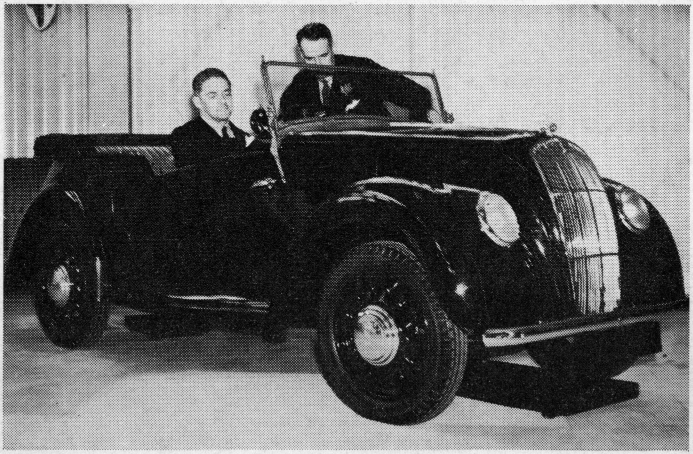
ernstig ziek, hij mocht het geluid van de duizenden motoren, waarvoor hij een zo belangrijke grondslag had gelegd niet meer horen. Drie dagen later op 4 april 1929 overleed hij.

MERCEDES

De naam Mercedes is eigenlijk een erfstuk van de Daimler-tak van de combinatie, die gevormd werd uit de Daimler en Benz fabrieken. De naam dateert uit 1901. In Frankrijk had de rijke konsul van het Oostenrijkse Keizerrijk belang bij de verkoop van Daimler auto's. Ook bezat hij een flink pak aandelen in de Daimler-fabrieken. Toen er in 1900 een nieuw type uitgebracht werd, suggereerde hij dat deze wagen naar zijn dochter Mercedes genoemd zou worden. Dat gebeurde en in 1901 won deze wagen een belangrijke race in Nice, waar Jellinek resideerde. Dat maakte de naam Mercedes op slag zo populair, dat het voortaan Mercedes bleef, ook na de fusie. En ook nu nog steeds. De verdere geschiedenis van Daimler-Benz is er een van kwaliteits-automobielen, ook tegenslagen, die echter steeds weer te boven werden gekomen en van klinkende overwinningen op de race-circuits, waar Mercedes sinds het jaar 1901 steeds weer naar toegetrokken werd. Al moeten wij dat deel van de Mercedes geschiedenis hier onverhaald laten, toch willen we nog even de naoorlogse „come-back" van het merk vermelden: de jaren waarin Fangio als de eerste man en Stirling Moss als tweede een groot spoor van overwinningen over de wereld trokken. De gevolgen daarvan worden nu uitgebuit in de vorm van verkopen over de gehele wereld. Zou dat ooit terug lopen, dan is het wel zeker, dat Mercedes naar het circuit terug keert, want daar zal steeds weer het succes van Mercedes beginnen.

MORRIS

AUSTIN en MORRIS behoren nu tot één concern, maar dat concern werd gemaakt door twee mannen. Door Herbert Austin, voor wie we al eerder in dit boekje plaats inruimden en door William Richard Morris, de man die nu Lord Nuffield heet, maar die „ergens" Bill Morris is gebleven en van zijn vele verdiende geld, veel besteed heeft aan giften voor studie van de gewone man. Maar in de eerste plaats is William Morris toch de man, die het Nuffield concern vormde en door zijn werk en zijn gave, veel Engelsen in staat stelde eerder een auto te kopen dan het publiek op het continent.
Onder de namen van hen, die de huidige grote auto-industrieën grondvestten, zijn er vele van mannen, die met weinig opleiding, veel wisten te bereiken. Maar zo weinig opleiding als William Morris, hadden er maar zeer weinigen. W. R. Morris, de huidige Lord Nuffield heeft namelijk alleen maar lagere school. Hij werd in 1877 geboren vlak bij Oxford en ging naar de lagere school in Cowley, het dorpje tegen Oxford aan, waar nog steeds zijn grootste fabrieken



De Morris 8, een van de modellen die voor zeer redelijke prijs geleverd werden. Achter het stuur Lord Nuffield.

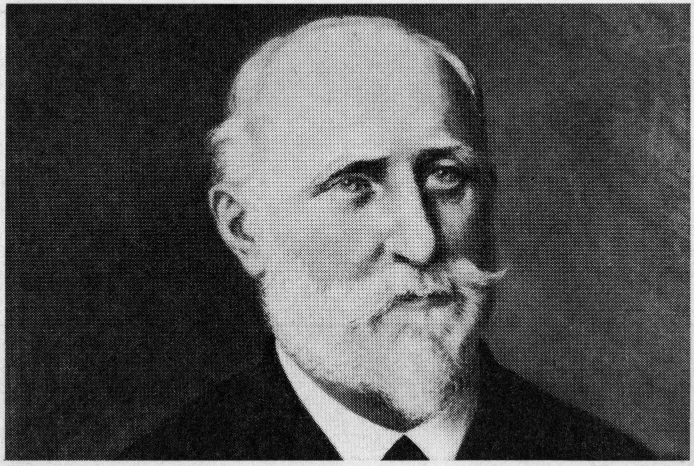
Morris kwam het afgelopen jaar in het auto-nieuws door een nieuw type, de 1100, die behalve voorwielaandrijving ook een revolutionair hydraulisch verbonden veer-systeem heeft.

staan. Technische studies heeft hij al evenmin achter de rug, maar wat hij aan schoolopleiding tekort kwam, brachten zijn ouders, die wèl gestudeerd hadden, hem wel bij. Vooral echter kan men van hem zeggen, dat wat zijn ogen zien, zijn handen kunnen doen. Zijn carrière begon als wielrenner, wat hij kennelijk uitstekend deed, want nog vindt men bij hem thuis vele bekers en medailles. Ondertussen was hij op 16-jarige leeftijd begonnen met een eigen rijwiel-zaak. De verbrandingsmotor kwam in opkomst en de zaak van Morris, die door zijn wedstrijd-succes goed liep, schakelde over naar de productie van motorrijwielen. Morris, die zijn ogen niet in zijn zak had, slaagde ook daarin goed en in 1910 vond hij zichzelf sterk genoeg om aan auto's te beginnen. Ook die zaken gingen niet slecht, maar zoals zo velen, droomde ook hij van de goedkope auto, die voor velen te koop zou zijn. Hij was er in 1914 bijna aan toe, toen de wereldoorlog begon en hij vier jaar lang bijna niets anders dan zeemijnen te produceren kreeg. Na de oorlog ging het een tijd lang slecht met de autofabricage in Engeland, totdat in 1922 er een ommekeer kwam. De vraag naar auto's steeg en Morris kondigde daarop vooruitlopend, gelijk maar een prijsverlaging aan. Dat bleek goed „gegokt", want zijn omzetten stegen met sprongen. Dat stelde hem ook in staat een echte goedkope wagen te construeren. De naam

Morris was toen gemaakt. Honderdduizenden wagens met de naam Morris erop zijn sindsdien gefabriceerd, maar altijd was die naam een garantie voor een kwalitatief goed, maar overigens zeer redelijk geprijsd produkt. In de loop der jaren nam Lord Nuffield, als beloning voor zijn bijzondere verdienste voor Industrieel Engeland, van rijwielhersteller tot Lord, miljonair en philantroop gepromoveerd, ook de Riley, de Wolseley en de M.G. Fabrieken onder zijn hoede. Na de tweede wereldoorlog werd zijn industriële schepping samengesmolten met die van een ander groot man, namelijk Herbert Austin, tot de British Motor Corporation, de grootste Britse autoproducent.

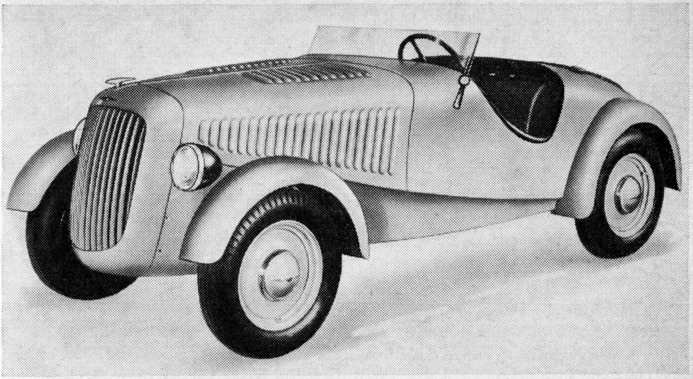
OPEL

Achter de naam Opel staat nu de naam van het machtige Amerikaanse General Motors Concern. Maar eens stond voor Opel de naam: Adam, de onverzettelijke doorbijter, die geloofde in de toekomst van de techniek en de mechanisering en die door zijn werk



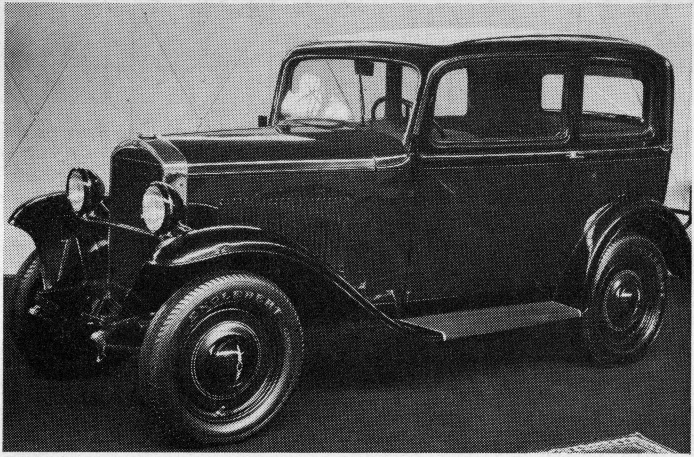
Dit schilderij van Adam Opel, de man die zelf nooit auto's bouwde maar wel de grondslag legde voor de auto-fabricage, is nog bewaard gebleven.

Het klinkt misschien wat vreemd, maar deze 2-zitter die eruit ziet als een sportwagen, was juist bedoeld om dienst te doen op het land en op slechte wegen. De wagen had een 2000 cc. zes cilinder motor.



de basis legde voor een fabriek, die lange tijd een begrip was in Europa. De fabriek, die naar men beweert voor het eerst in Europa auto's in serie bouwde en de fabriek, die het zelfs bestond om reeds tientallen jaren geleden met een auto te verschijnen, die aangedreven werd door raketten.
Adam Opel werd in 1837 geboren en hij zou, zo lang zijn vader leefde, diens woede af en toe geducht opwekken met zijn vooruitstrevende ideeën en zijn „geloof, dat het handwerk grotendeels vervangen zou worden door machinewerk". Het kostte hem dan ook veel moeite zijn vader, de slotenmaker, ervan te overtuigen, dat hij ter voltooiing van zijn studie nodig een paar jaar naar Parijs moest. Terug uit de lichtstad, komt hij onmiddellijk weer in botsing met zijn vader, als hij in diens werkplaats naaimachines (weer zo'n bizarre nieuwigheid, zeker) wil gaan vervaardigen. Het mag onder geen voorwaarde en Adam besluit het dan stilletjes te doen, als zijn vader slaapt. Die ontdekt het tenslotte toch en dan scheelt het niet veel of hij trapt zijn zoon Adam bijna letterlijk het huis uit. Maar een oom geeft Adam een oude koestal voor zijn experimenten en ook wat geld. Na lange tijd is de eerste naaimachine klaar en het blijkt een bijzonder bruikbaar instrument. Hij maakt naam, huurt een arbeider en in de oude koestal ontstaat een „naaimachinefabriek". Er moet worden uitgebreid en tenslotte wordt een echte fabriek

De voor-oorlogse Opel Kadett.



gebouwd. In die tijd ontmoet Adam Opel, Sophie Scheller, een knap meisje, dat uit een gefortuneerde familie stamt. Zij werd zijn vrouw en nog veel meer. Ze werd gedeeltelijk zijn geldschieter, ze bleek aanleg te hebben voor leidinggeven in een fabriek, ze bleek goede commerciële ideeën te hebben en ze schonk Adam Opel tenslotte ook nog eens 5 zoons! Die zoons bleken van hetzelfde kaliber als vader en moeder tesamen. Ze ontdekten de fiets en toen ze wat ouder werden, begonnen ze zelfstandig aan de rijwiel-fabricage in hun vaders fabriek. Dat ging zo uitstekend, dat er een aparte fabriek voor moest worden opgericht, die al spoedig één van de belangrijkste fietsen-fabrieken van Duitsland werd. Adam Opel mocht dat nog meemaken, maar reeds op 58-jarige leeftijd overleed hij. Daarna raken de „Opel-jongens" geïnspireerd door de auto. Hun moeder wenst niet, dat ze geld uit de fabriek halen voor de ontwikkeling van een auto, maar uit haar privé kapitaal leent ze haar vijf ondernemende jongens geld. In 1898 komt dan de eerste Opel gereed en het zou het begin worden van een oneindige stroom auto's onder die naam, die nu nog steeds dagelijks aangroeit. En dat allemaal, omdat de oude Adam Opel een man met visie was. Intussen gaat het de Opels uitstekend, hun auto's worden steeds bekender en ze groeien met de geleidelijke motorisering mee. Aanvankelijk bouwen ze auto's

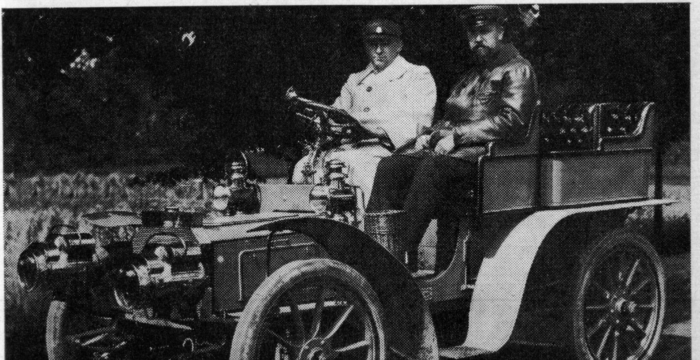
Tegenwoordig behoort Opel tot de modernste Europese General Motors Fabrieken. Dit is een opname van de proefbaan bij de fabriek.

uit Frankrijk in licensie en heel lang hield Opel voor zijn modellen het oog op Frankrijk gericht. Dat was trouwens al zo in de tijd, dat Adam een jongen was, want die was toch ook naar Parijs gegaan voor zijn leerjaren. In 1926 komt Opel uit met een lichte wagen, die wel iets weg had van een Citroën model. Het was de Laubfrosch en het werd een enorm succes. Er komt echter een proces van, dat Opel verliest, maar intussen zijn er al 10.000 Opels Laubfrosch verkocht! In Duitsland gaat zich dan echter de ellende aftekenen, die tenslotte de voedingsbodem voor het National Socialisme zou worden en het gaat Opel langzamerhand slechter. Een Amerikaans Concern, General Motors, neemt de zaak over en dat blijkt de redding van de naam althans. In 1937 komt Opel met een type aan de markt dat de naam Kadett krijgt. Het heeft een motor van 1074 cc, die 23 pk levert en het wagentje wordt een daverend succes. De prijs is dan ook slechts 1450 Mark. Dan grijpt Hitler in. Hij is bezig zijn Volkswagen project te verwezenlijken en hij ziet in deze Amerikaanse onderneming een gevaar, nu deze een wagen brengt die het op kan nemen tegen zijn Volkswagen. Hij verbiedt de verdere vervaardiging van deze „Kadett". Intussen echter is Opel toch nog gekomen met een wagen, die in zekere zin een concurrent voor de Volkswagen is. De recent geïntroduceerde Opel Kadett is zeker als zodanig bedoeld.

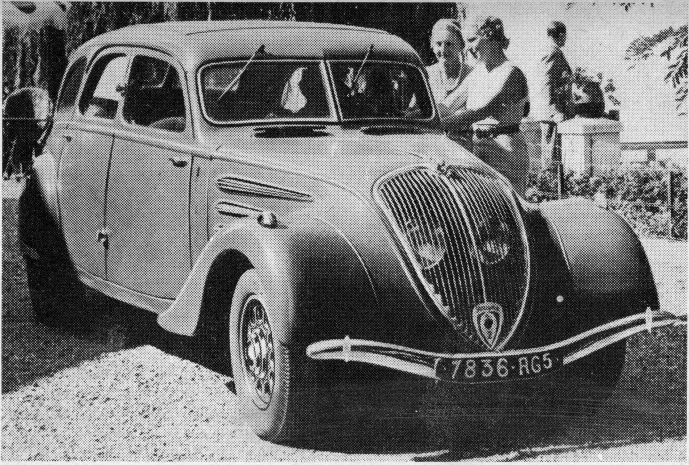
PEUGEOT

De Franse Jura is de streek van de Franse horloge-makers. Het is ook de streek van de Peugeots, de industriëlen die al sinds verscheidene generaties in die streek allerlei industrieën op poten hadden gezet en waaronder er altijd wel een was, die net iets verder keek dan zijn neus lang was. Daardoor is Peugeot nu nog een van de weinige auto-industrieën, die een typisch familie-bedrijf zijn.
De huidige fabriek van Peugeot werd eigenlijk al onder Napoleon gesticht. Men vervaardigde toen allerlei kleine gereedschappen en ging daar tientallen jaren mee door, totdat de in 1849 geboren Armand Peugeot na zijn studiejaren voor ingenieur gedeeltelijk in Engeland te hebben doorgebracht, terug kwam met het idee fietsen te gaan vervaardigen. Het kostte hem heel wat moeite om zijn vader te overtuigen, maar tenslotte kwam het in 1885 toch zover en de Peugeot fietsen werden zowaar goed verkocht. Maar de vooruitstrevende Armand was alweer verder. Nu liep hij met het idee rond, die fietsen van motoren te gaan voorzien. Dat deed hij tenslotte ook,

Jean-Pierre Peugeot, de man die op het ogenblik aan het hoofd van de Peugeot-Fabrieken staat.



Een van de eerste Peugeot's „uit de goede oude tijd", toen iedere auto nog open was.



Velen zullen zich dit type nog herinneren met de koplampen onder de grille.

Een van de laatste Peugeot's, de Cabriolet 404 voorzien van een motor met benzine-inspuitsysteem.

maar zonder veel succes. Het waren namelijk geen motoren zoals wij ze kennen, maar stoommachines en die bleken toch wat te zwaar. Tegen het einde der eeuw kwamen echter de benzine-motoren en toen had Armand meer succes. Ook meer ruzie, want hij was een doordrijver en de andere familieleden in de directie „wipten" hem er tenslotte uit, zodat hij zijn eigen fabriek stichtte. De beide Peugeotfabrieken beconcurreerden elkaar op leven en dood, maar in 1908 verzoende men zich tenslotte toch met elkaar en werd de nu nog bestaande fabriek in Socheauc gezamenlijk opgericht. Intussen had Armand in 1901 zijn zeer goedkope kleine auto, de Peugeot Bebé al uitgebracht, een merkwaardig voertuig voor die tijd, maar goed verkocht. Socheauc betekende echter pas het werkelijke succes voor Peugeot en talrijke bekende auto-typen hebben die fabriek verlaten. Daar waren ook zeer succesvolle racewagens bij, want Peugeot heeft ook lange tijd intensief aan wegraces meegedaan. Na die tijd is ook het merkenembleem met de Leeuw ontstaan, want een van de prachtige racewagens droeg de naam Lion Peugeot.

RENAULT

In Frankrijk behoort de grootste autofabriek aan de Staat. Maar de erfgenamen van de grote en briljante Louis Renault zijn ervan overtuigd, dat Renault van hen is. Zij erkennen geen Régie Nationale des Usines Renault....

Louis Renault werd geboren in 1868 en aanvankelijk wees niets erop, dat er een bijzonder jongetje geboren was in dat jaar. Totdat dit jongetje een beetje ouder werd en gegrepen werd door de techniek. Toen werd het velen duidelijk, dat de kleine Louis nog wel eens héél groot kon worden, want hij toonde het op allerlei wijzen „in zijn vingers te hebben". In 1889, Louis was dus toen 21 jaar, leverde hij het bewijs van zijn kunnen. In een schuurtje in de tuin van zijn ouderlijk huis, had hij na veel geëxperimenteer o.a. een nieuwe versnellingsbak geconstrueerd die voorzien was van „een prise directe". Omdat niemand er veel vertrouwen in had en omdat het aantal auto's toen nog bijzonder dun gezaaid was, besloot hij gelijk maar een auto rond zijn versnellingsbak te bouwen. Die eerste Renault liep dank zij de versnellingsbak, wonderlijk wel en was vooral in staat om indrukwekkend snel tegen hellingen op te klimmen. De beide broers van Renault, Macel en Fernand, zagen wat in de verkoop van die wagen en er werd een bescheiden fabriekje opgericht. De Renault's, alle drie verzot op racen, schreven met hun wagens

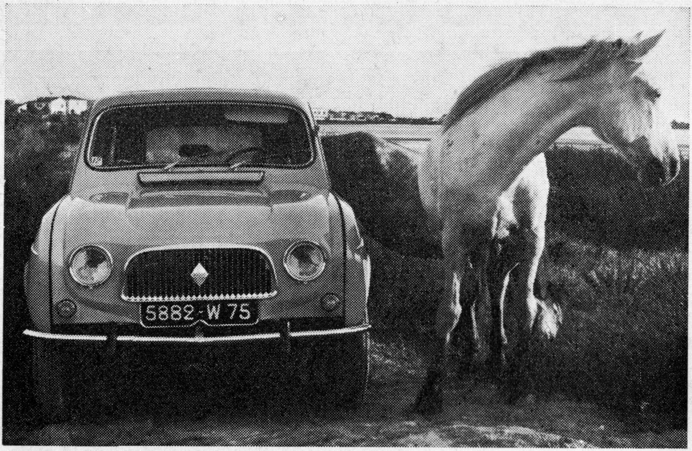
voor vele races in en dat bracht al snel zijn geld op. De prestaties van de Renault's, vooral in de lange afstandsraces van die dagen, zoals Parijs-Berlijn-Parijs en Parijs-Wenen-Parijs, vestigden de naam van Renault voorgoed. Maar diezelfde races zouden ook een tragedie met zich brengen. In 1904 verongelukte Marcel Renault dodelijk, toen zijn Renault in de wegrace Parijs-Madrid tegen een boom reed. Maar het succes van de Renault's was niet meer tot staan te brengen. Louis bleek niet alleen een knap constructeur, maar ook een goed zakenman. Een jaar na de dood van Marcel moest de fabriek alweer uitgebreid worden en kwam tevens een heel belangrijke order tot stand. Louis had namelijk een wagen, die speciaal als taxi bedoeld was, ontworpen en van dat type werden er niet minder dan 1500

Al werd Nederland niet in de eerste wereldoorlog betrokken, ook bij ons speelde de Renault's een bescheiden rol bij het leger. Hier ziet men hoe in 1914 een prachtige Renault gevorderd wordt voor gebruik in het leger.

Een Renault van voor 1940, die men in verscheidene uitvoeringen ook in ons land tegenkwam, de Renault Viva. De wijze waarop de koplampen in het spatbord waren opgenomen, doet denken aan de manier waarop dit bijvoorbeeld op het ogenblik het geval is met de Jaguar E-Type.

verkocht naar Londen, Berlijn en New-York. Een aantal jaren later was de produktie al gestegen tot het voor die tijd fantastische aantal van 7000 wagens per jaar. Toen kwam de eerste grote wereldbrand en Renault schakelde over op oorlogs-produktie. Toen de tank bij de geallieerden in dienst kwam, werd de tank van Renault heel bekend. Maar nog bekender werden de Renault's door de slag aan de Marne. De Duisers hadden aan deze rivier een offensief ontketend en de Fransen stonden voor de hopeloze taak hun reserves op tijd naar het slagveld te krijgen. Lukte dit niet, dan was een doorbraak niet te vermijden. Men besloot alle taxi's van Parijs te vorderen en deze honderden Renault's wisten door hun grote betrouwbaarheid, de nodige manschappen nog juist op tijd aan de Marne te brengen. De periode na de eerste wereldoorlog was er ook weer een van opgang voor Renault. Vele modellen werden enorm populair en steeds moest de produktie-capaciteit worden uitgebreid. In 1928 bouwde Renault al 55.000 auto's per jaar. Bij het uitbreken van de wereldoorlog no. II waren dat er al bijna 70.000 per jaar! Maar

Renault schuwt de strijd niet en is een van de meest vooraanstaande fabrikanten van populaire kleine wagens. Dit is een opname van de vrij revolutionaire R.4, genomen tijdens de introductie van dit type in de streek met de wilde paarden in Frankrijk, de Camarque.

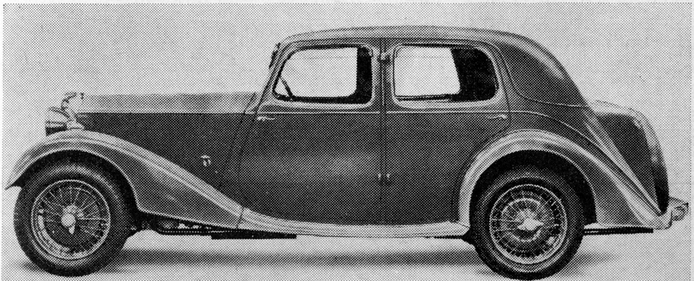


deze nieuwe oorlog zou de genadeslag worden voor de man, die Renault groot gemaakt had. Niemand zal ooit weten, wat er waar is van de beschuldiging, dat Louis Renault wel wat te behulpzaam was bij de fabricage van oorlogsmateriaal voor de Duitsers, toen Frankrijk eenmaal bezet was. In ieder geval werd hij na de bevrijding door de Fransen zelf gearresteerd op beschuldiging van collaboratie met de Duitsers. Tot een proces is het nooit gekomen. In de gevangenis overleed Louis Renault. Waaraan is nooit geheel duidelijk geworden. Zijn weduwe stelde, dat Louis nooit met de Duitsers had samengewerkt uit vrije wil, maar dat hij gedwongen was dat te doen en zich niet verzet had, om de fabriek voor Frankrijk te kunnen behouden en direct na de bevrijding weer aan het werk te gaan. Ze beschuldigde de Franse autoriteiten er bovendien van, haar man te hebben laten mishandelen in de gevangenis, waardoor hij overleed. Dit met de opzet, zijn fabrieken makkelijker te kunnen nationaliseren. In het proces dat zij tegen de staat aanspande, kreeg ze geen gelijk en de fabriek werd inderdaad door de Staat overgenomen.

Opmerkelijk is, dat in de officiële publicatie van de Renault-fabrieken, waarin de gang van zaken sinds het ontstaan van de fabriek wordt geschetst, met geen woord gerept wordt over de dood van Louis Renault en over de omstandigheden waaronder dit gebeurde. Wel vermeldt men zijn werk in het beginstadium.

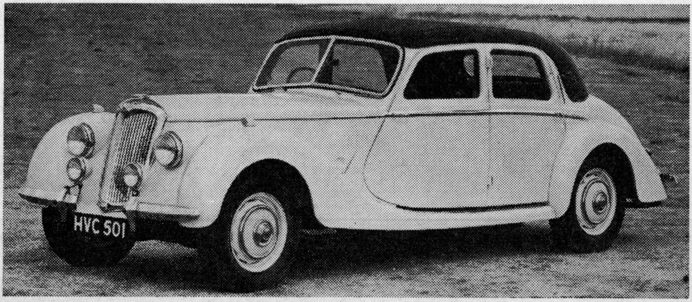
RILEY

Toen de Riley-fabrieken, die nu tot de grote British Motor Corporation behoren, een aantal jaren geleden geen eigen ontwikkeld model meer uitbrachten, maar onder de naam Riley auto's deden verschijnen, die in feite iets snellere en meer luxueus afgewerkte Austin of Morris typen waren (auto's in smoking), stuurde de Engelse club van Riley-eigenaren, rouwkaarten rond. Zo'n grote plaats had dit merk zich in de harten van de echte autoliefhebbers veroverd. Maar ondanks het feit, dat de Riley's van nu, in grote trekken identiek zijn aan de andere typen van B.M.C., blijven het toch nog steeds auto's met een eigen en wat aparte sfeer. En in plaats verbitterd te zijn over de fusie met B.M.C., kan men het ook anders zien en zich er over verheugen, dat op deze manier de naam kon blijven bestaan, wat anders bepaald niet het geval geweest zou zijn.



Een Riley 1,5 liter sedan, voorzien van de spaakwielen, die de Riley fabrieken niet alleen op de eigen wagens toepasten, maar die over de gehele wereld verkocht werden.

De geschiedenis van Riley is onbetwist de geschiedenis van William Victor Riley, die voor zijn prestaties wel nooit in de adelstand verheven werd, maar die ongetwijfeld ook heel veel voor het automobilisme in het algemeen gedaan heeft, al kregen zijn auto's in het bijzonder een sportief aureool. W. V. Riley werd geboren in 1876 in een stad, die nu bijna geheel draait op de auto-produktie, namelijk in Coventry. Op 14-jarige leeftijd reeds moest hij hard werken in de zaak van zijn vader, die rijwielen fabriceerde onder zijn eigen naam. De jonge W. V. had na enige jaren al snel meer interesse voor motorfietsen dan voor fietsen en met twee broers experimenteerde hij net zo lang, totdat er een echte motorfiets ontstond. Na veel vallen en opstaan was deze motorfiets tenslotte productie-rijp en de Riley's uit Coventry begonnen met de fabricage. De verkopen liepen uitstekend en het bedrijf floreerde, terwijl vader Riley tenslotte ook wat meer vertrouwen in het werk van zijn zoons kreeg. Aan het eind van de 19e eeuw was W. V. het echter al weer zat, dat geprutst met motorfietsen. De auto was in opkomst en hij zou en hij moest een aandeel in die opkomst hebben. Hij was technisch bijzonder begaafd. Een echt natuurtalent, want zonder veel technische opleiding slaagde hij erin, om in 1904 zijn eerste watergekoelde 4 cilinder op de markt te brengen. De Riley was zijn opmars begonnen, want er werd goed verkocht en spoedig kon een nieuwe fabriek, waar de drie broers uitsluitend auto's maakten, worden geopend. Het



Een Riley, die ook in ons land zeer populair was en die over een zeer lange levensduur bleek te beschikken, de Riley 2,5 liter Saloon, voorzien van een motor met bovenliggende nokken-as. De wagen had een topsnelheid van 160 km per uur.

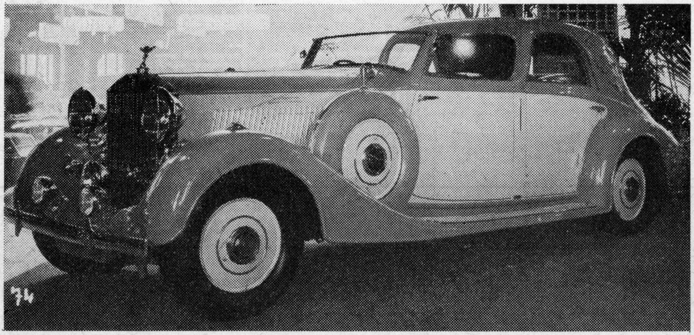
Als gevolg van de rationalisatie bij B.M.C. worden er nu geen echte eigen Riley typen meer ontwikkeld, maar op basis van een bestaand Morris of Austin model, krijgen de Riley's een betere afwerking, meer luxe en soms ook meer snelheid. Dit bijvoorbeeld is de Riley Elf, een wagen die afgeleid is van de Morris 850 en de Austin Seven, maar die behalve een eigen Riley grille ook een kofferruimte heeft, wat bij de genoemde basis-wagens ontbreekt.

ging hard met de Riley's, niet alleen met de auto's maar ook met de produktie. Op een gegeven moment kwamen de Riley's uit met een draadspaakwiel met vleugelmoer, dat snel af te nemen was. Spoedig maakten ze dat wiel niet alleen voor hun eigen auto's, maar werd over de gehele wereld geleverd. Na de eerste wereldoorlog, werd de fabriek omgezet in de „Riley (Coventry) Limited", onder presidentschap van de jongste broer William Victor Riley. Het bracht geen verandering in het succes van de Riley automobielen. Sportieve, snelle auto's was het advies en de Riley's onderstreepten dat door talrijke keren een overwinning in de wacht te slepen op de destijds beroemde Brooklands baan in Engeland en het beroemde Circuit de La Sarthe in Le Mans. William Victor Riley zou echter niet geheel zelfstandig auto's kunnen blijven bouwen. De onrust der tijden deed hem besluiten in 1938 met Lord Nuffield in zee te gaan, de man die Morris en M.G. al onder zijn hoede had. Maar Riley bleef een

gelijkwaardige partner. De Riley's die na die tijd gebouwd werden, bleven Riley's en W. V. had een belangrijke plaats in de bestuursraad van de Nuffield Organisation. Eerst de gehele ommekeer in de motorisering, waarbij vele kleinere fabrieken het niet meer konden bolwerken. en de grotere steeds dichter aan-een-sloten, bracht het einde, zij het niet definitief. De samenvoeging van Austin en de Nuffield Organisation, deed ook Riley's zelfstandigheid wel wat minder worden. Toen William Victor Riley in 1958 overleed, was het definitief gedaan met eigen Riley ontwerpen. Maar desondanks heeft men ook bij het machtige B.M.C. nog steeds respect voor de schepping van W. V. (zoals hij veel genoemd werd) en dat zal naar iedereen hoopt een garantie zijn, dat zolang er Engelse automobielen gebouwd worden, er ook Riley's gebouwd zullen worden.

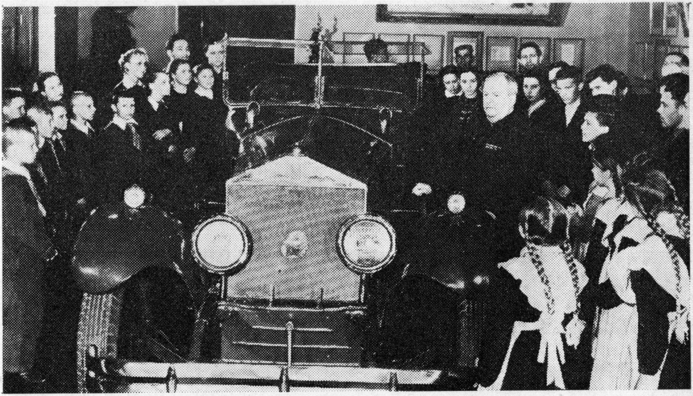
ROLLS ROYCE

Het beste merk ter wereld, luidt meestal de enige tekst in de overigens bescheiden advertenties van het meest beroemde merk ter wereld. Rolls Royce mag in dit boekje dan ook niet ontbreken, zeker niet nu er sprake is van een mogelijke beperking van de Rolls Royce productie of het samengaan met een andere Engelse autofabriek. Dat samengaan zou dan alleen betrekking hebben op de autovervaardiging, want Rolls Royce is een van de grootste leveranciers



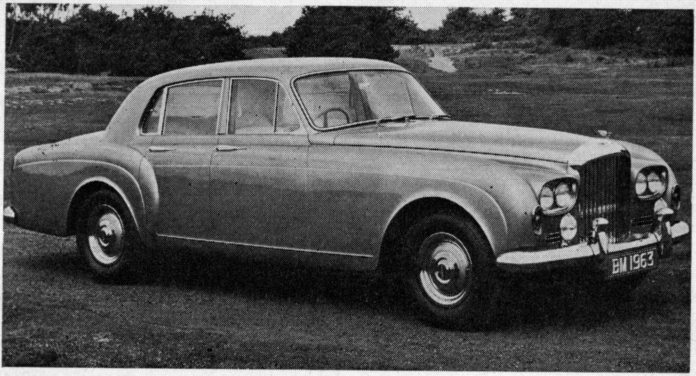
Een van de beroemde Rolls Royces op een vooroorlogse autotentoonstelling in Parijs.

De Czaar van Rusland bezat ook een Rolls-Royce. Weinigen zullen weten, dat de Vader van het Communisme Lenin, na de revolutie in Rusland, nog jaren in deze super-kapitalistische wagen heeft rondgereden. Hij staat nu in een museum in het Kremlin en de vroegere chauffeur van Lenin, geeft er uitleg bij tijdens het groepsbezoek.



van vliegtuig-motoren en die afdeling gaat het bijzonder „voor de wind", sinds de straalmotoren overal hun intrede gedaan hebben. Rolls Royce is het automerk, dat met een zekere aristocratie omgeven is. Geen wonder, want een „Rolls" kost ook in Nederland nog altijd meer dan 60.000 gulden en ondanks de dubbele koplampen is het uiterlijk nog altijd in overeenstemming met een zekere, bepaald Engelse, traditionele waardigheid. Merkwaardig genoeg zijn de Rolls Royce fabrieken het resultaat van het gecombineerde werk van twee figuren, waarvan er één inderdaad een aristocraat was en de ander een eenvoudige jongen. Die eenvoudige jongen was Henry Royce, die heel vroeg zijn vader verloor en al heel jong voor zijn brood moest gaan werken. Maar Royce was één van die keiharde doorzetters, die van geen wijken weten en die coûte que coûte bereikte wat hij wilde bereiken. Overdag stond hij in de fabriek, 's nachts studeerde hij, wat zijn gezondheid sterk ondermijnde. Maar hij bereikte er wat mee! Op zijn 21ste (in 1884) was hij electrotechnisch ingenieur en hij startte in een bouwvallig huis in Manchester een fabriekje voor electrische apparaten. Dat ging aan-

Rolls Royce heeft al sinds jaren ook het merk Bentley onder zijn hoede. In constructie is er meestal weinig verschil tussen „Rolls" en Bentley, alleen hebben de Bentley's veelal een wat sportievere carrosserie. Het merk Bentley heeft vroeger dan ook grote successen in de autosport behaald. Dit is de nieuwste Bentley.

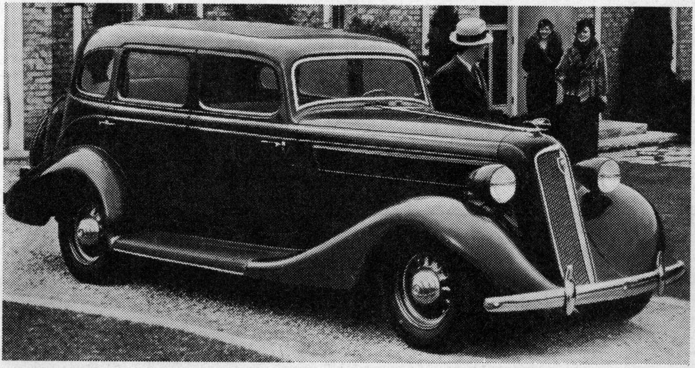


vankelijk uitstekend, maar Henry Royce was een te grote perfectionist, waardoor hij te duur en te langzaam werkte. Het werd geen beste tijd en toen Royce helemaal bezeten werd van auto's en besloot er zelf een te gaan bouwen, zag het er nog beroerder uit. Het was maar goed, dat er toen nog weinig sociale wetgeving was (voor Royce althans), want anders was er geen arbeider meer overgebleven. Royce werkte dag en nacht en hij verwachte, dat zijn personeel dat ook deed. In 1904 kwam de eerste Royce gereed. Het was een Royce, toén al. De wagen moet vooral opgevallen zijn door zijn geruisloosheid. Maar intussen waren de schuldeisers minder geruisloos. Het zou toen al afgelopen zijn met Royce, als hij door zijn directeur niet in aanraking gekomen was met Charles Stewart Rolls, de rijke zoon van Lord Llangattock, die zich buitengewoon voor auto's was gaan interesseren en met de plannen rondliep een bijzondere auto te gaan bouwen. Rolls was zelf bezeten van auto's en autoraces en hij raakte onmiddellijk onder de indruk van de wagen die Royce gebouwd had. Ze gingen samen in zee en reeds in 1905 verscheen de eerste „Rolls Royce". In 1907 kwam het doopjaar van de eerste „Rolls Royce Silver Cloud" een legendarisch goede wagen, die nog steeds loopt! Perfectionist Royce bouwde perfecte

wagens in de letterlijke zin des woords. Intussen had de jonge Rolls een andere hobby gekregen, namelijk de vliegerij. Hij, de galante, jeugdige avonturen-zoeker ging zelf de lucht in, nam deel aan waaghalzige vluchten en ontwikkelde met Royce een motor, die de basis legde voor de vliegtuig-motor productie. Wat velen voorspeld hadden, gebeurde. De veel belovende Rolls verongelukte en vanaf dat tijdstip verlieten de Rolls Royces de fabriek met zwarte letters RR op de grille, inplaats van rode zoals daarvoor. Het werd helemaal een rampjaar voor Rolls Royce, want Henry Royce, die overigens in de adelstand werd verheven en later Sir Henry Royce was, werd ernstig ziek en knapte nooit geheel meer op. Vanaf een landgoed moest hij de fabriek verder alleen van adviezen voorzien, totdat hij toch nog op 70-jarige leeftijd eerst, overleed in 1933. Intussen was het Rolls Royce bepaald goed gegaan en had het ook de Bentley-fabrieken nog overgenomen.

STUDEBAKER

Het gaat de kleinste van de Amerikaanse automobielfabrieken zeker niet voor de wind. De fusie met Packard enkele jaren geleden heeft niet tot grote resultaten geleid. Dat is jammer, want het merk heeft een grote historie achter zich die werkelijk wortelt in de harde pionierstijd van Amerika. Intussen is Studebaker-Packard „nog lang niet dood" en nog telkens geeft de fabriek blijk van grote



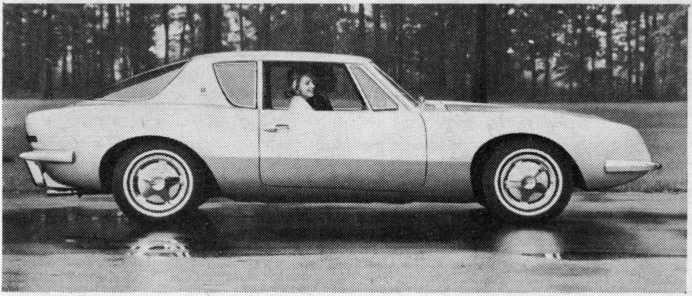
Een Studebaker van 1935, zoals sommige wat oudere automobilisten zich nog wel zullen herinneren.

vooruitstrevendheid, zoals recent met de introductie van de „Avanti", de eerste Amerikaanse wagen met schijfremmen. Misschien dat dit ook weer eens beloond wordt met een grotere bloei, zoals eens de drie gebroeders Studebaker beloond werden voor hun ondernemings-geest.

Het begon met twee gebroeders van de vijf in totaal, die de oude rijtuigmaker John Studebaker bezat en het was 1850. De grote trek met de huifkarren naar het westen van Amerika was al begonnen. De goudkoorts had ook al gewoed en er was behoefte aan transport zoals nooit tevoren. De twee gebroeders Studebaker besloten een wagenmakerij op touw te zetten, hoewel ze geen cent bezaten. De derde zoon trok weg, bezeten van de goudkoorts. Tot hij enkele jaren later terug kwam met het voor die tijd grote bedrag van 8000 dollar. Er werd een wagenfabriek gesticht met dat geld, waarin drie broers Studebaker de leiding hadden. Het ging uitstekend en weer enige jaren later werd de vierde broer, die eerst een eigen zaakje had, aangetrokken als „verkoopsleider". Toen tenslotte de vijfde broer in 1875 toetrad, waren alle vijf Studebakers in het bedrijf verenigd en met succes. De Studebakers rijtuigen, brikken, huifkarren en hoe al die houten door paarden getrokken voertuigen ook mochten heten, werden bekend tot zelfs in Europa. Zelfs de Sultan van Zanzibar bestelde Studebaker rijtuigen. Studebakers naam was gevestigd, maar toen kwam de auto. Vier van de broers maakten

Studebaker heeft de wat opvallende carrosserievorm nooit geschuwd, getuige de foto van deze Studebaker President uit 1939.

En ook nu nog heeft men bij Studebaker-Packard Corporation bepaald vooruitstrevende opvattingen, want deze Studebaker Avanti heeft behalve een opmerkelijke carrosserie als eerste Amerikaanse wagen bovendien schijfremmen.



het niet meer mee, maar de vijfde, de man die destijds de goudkoorts was gevolgd, leefde nog en zelfs op die leeftijd (67) zag hij het belang van de auto voor de toekomst. Onmiddellijk ging hij over op auto-productie en in 1902 was er de eerste electrische auto, gevolgd door in 1905 de eerste auto met benzine-motor. Toen de laatste van de 5 gebroeders tenslotte in 1917 op 84-jarige leeftijd overleed, liet hij een fabriek na met een miljoenen omzet.

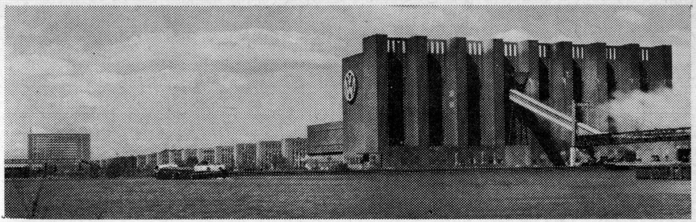
VOLKSWAGEN

Misschien zijn de twee bekendste merken ter wereld op het ogenblik Rolls Royce en Volkswagen en daar ligt een afgrond tussen. Niet één afgrond, maar tallozen. De afgrond van de prijs, van afkomst, van land, van ontstaan. Van ontstaan ook, want misschien is de Volkswagen het enige monument, dat het Nazidom heeft achtergelaten, al is de na-oorlogse bloei te danken aan mensen, die niets met de nazi's uit te staan hadden. Maar desondanks is de Volkswagen niet het werk van Hitler, maar van de geniale Ferdinand Porsche, de knappe constructeur van racewagens, die zijn idéaal: een goedkope wagen voor iedereen, in vervulling meende te kunnen doen gaan door steun van Hitler. Zoals elke fanatieke technicus, had hij geen oog en belangstelling voor politiek. Dat is ten dele zijn persoonlijke ondergang geweest, want na de oorlog kwam hij in de medogenloze tang van de politieke hartstochten. Zijn troost is het geweest,

dat hij toch nog iets van de enorme opgang van zijn schepping: de Volkswagen, heeft mogen beleven.
Ferdinand Porsche was misschien meer Oostenrijker dan Duitser. Hij werd in 1873 in de Sudeten geboren en toonde op zijn twaalfde al een onblusbare interesse voor de techniek, speciaal voor electriciteit. Op zijn veertiende slaagde hij erin het gehele huis van zijn vader electrisch te verlichten en dat moet naar men zegt, de doorslag hebben gegeven voor de toestemming van zijn vader om naar de Technische School in Wenen te gaan. Op zijn 23ste zien we hem aan het werk in de rijtuigfabriek van Lohner in die stad. Zijn eerste ontwerp dateert ook van die tijd, want hij ontwierp een electrische wagen, die voorzien was van vier electromotoren in de wielnaven. Maar Lohner voelde niets voor die „futuristische dure grappen" en Porsche

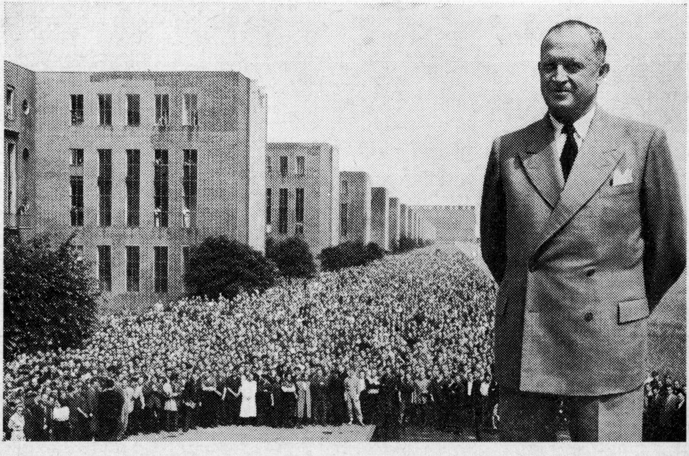
De Volkswagen was een Nazi-idee, maar het was ook de schepping van Dr. Ferdinand Porsche. De Nazi's dreven er echter een enorme propaganda mee. Dit is een oude foto, die Hitler toont bij zijn toespraak ter gelegenheid van de eerste Volkswagen die gereed kwam.

De Volkswagen fabriek, zoals deze na de oorlog werd opgebouwd en uitgebreid.



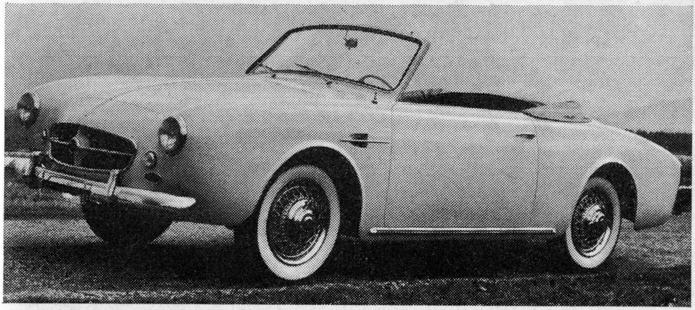
verliet de fabriek om naar de Oostenrijkse fabriek van Daimler te gaan. Op zijn dertigste was hij daar al technisch directeur. De eerste wereldoorlog gaf hem de kans nog meer te scheppen. Vliegtuigmotoren en andere produkten droegen zijn naam. Na de oorlog ging het natuurlijk aanvankelijk wat moeilijk, maar Porsche ontwierp voor Daimler succesvolle sportwagens en dat bracht weer geld in het laatje. Overigens opvallend, dat zoveel technici uit die dagen zelf ook bekwame en enthousiaste coureurs waren. Evenwel in schrille tegenstelling tot de houding van de huidige Volkswagen fabrieken, die niets van sport willen weten, hoewel het ontwerp zelf, voor een deel althans, was opgebouwd uit ervaringen van de constructeurs op de circuits. Daimler en Porsche gaan echter dan spoedig uit elkaar en Porsche gaat naar de Mercedes fabrieken, waar hij al spoedig technisch directeur wordt en de succesvolle Mercedes racewagens ontwerpt. Weer krijgt hij onenigheid met de directie en hij gaat terug naar Oostenrijk, waar hij in de directie van de Steyer autofabrieken komt. Dat gaat heel snel mis door de ineenstorting van een bank, die de fabriek in de val meesleurt. Porsche besluit dan zijn eigen constructie-bureau op te richten en dat heeft met zijn carrière achter zich, succes genoeg. Voor Auto-Union (DKW) ontwerpt hij een 16 cilinder racewagen met de motor achterin, die de tegenstanders van de baan veegt. Het is dan al 1934 en Hitler is aan de macht. Deze droomt van een wagen voor het volk, die een gering bedrag moet gaan kosten. Hij ontwerpt verschillende Volkswagens en krijgt tenslotte goedkeuring voor een kleine serie, die gebaseerd is op het ontwerp: een luchtgekoelde boxermotor achterin. De serie wordt vervaardigd door Mercedes Benz en Porsche wordt er niet rijk van. Maar het ontwerp is aanvaard en Hitler en zijn trawanten geven opdracht tot de bouw van een fabriek in Wolfsburg, een moerassige streek. Aarzelend en met veel pijn en moeite komen de eerste Volks-

wagens van de band. Merkwaardig genoeg tobt men vooral ook met geld, hoewel de Nazi's een enorme propaganda gemaakt hebben voor het object en hoewel duizenden kleine lieden alvast bij een speciale instelling spaargelden stortten, om later een VW te kunnen kopen. Porsche heeft nog steeds een stevige hand in het ontwerp en brengt er verbeteringen in aan. Langzaam komt een kleine productie op gang. Maar de oorlog staat voor de deur. De Volkswagen fabriek krijgt opdracht een militaire versie te ontwikkelen. Dat wordt de Kürbelwagen, een open wagen met een „jeepachtig" uiterlijk. Generaals van sommige onderdelen vechten om deze Kürbelwagen in hun onderdelen te krijgen, maar de legerleiding schijnt het belang niet in te zien. De Kürbelwagen verwerft zich echter een onverwoestbare reputatie door in Rusland onder alle omstandigheden te draaien en in de Libische woestijn feilloos te blijven lopen. Koude noch hitte blijken de luchtkoeling in de war te kunnen brengen. De geallieerden vinden na de ineenstorting van het duizendjarige rijk een grotendeels tot puin gebombardeerde fabriek, waarin en waar omheen door Italiaanse slavenarbeiders ook nog het één en ander vernield werd.



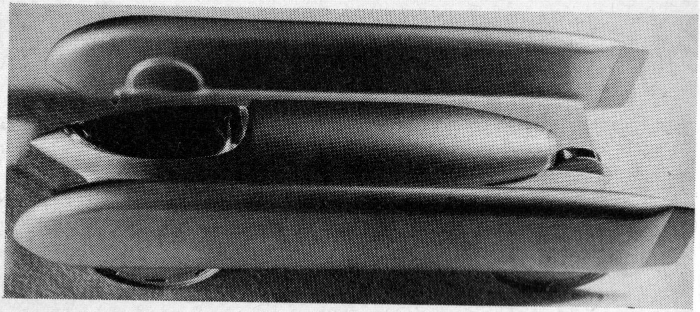
In Augustus 1955 liep de miljoenste Volkswagen van de band. Bij die gelegenheid werd deze foto gemaakt van Prof. Dir. Nordhoff, de president-directeur van Volkswagen en zijn 30.000 arbeiders.

Wie denkt, dat de Volkswagen 1200 nooit veranderd is in de loop der jaren, vergist zich. Alleen werd hij nooit door de fabriek zelf veranderd. Dit is de cabriolet, die de Zwitserse carrosserier Beutller op basis van de VW levert.



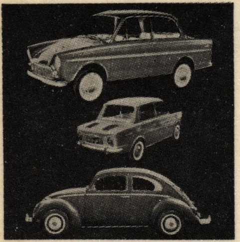
De Engelse bezettings-autoriteiten verklaren de fabriek tot oorlogsbuit en bieden hem te koop aan in Londen bij Engelse autofabrikanten. Die bestuderen het ontwerp van de Volkswagen eens en bedanken dan smadelijk lachend voor de eer een dergelijke wagen onder hun hoede te nemen. Intussen moeten de Volkswagens en Kürbelwagens, die buit gemaakt zijn op de Nazilegers, toch weer rijdbaar gemaakt worden en men besluit de fabricage van onderdelen onder toezicht van het Britse leger weer op gang te brengen. Intussen voldoen de buitgemaakte wagens zo goed, dat men zelfs weer nieuwe wagens gaat bouwen voor het bezettingsleger. Dat betekent, dat er middelen komen om de fabriek weer op te bouwen. Rond '47 en '48 is de produktie dan zover, dat er voorzichtig weer wagens verkocht kunnen worden aan particulieren. Dat betekent dan het begin van de opmars. Inmiddels weet echter nog niemand aan wie de Volkswagen fabriek eigenlijk toebehoort. Het grapje doet de ronde, dat in Italië de Staat aan de grootste autofabriek behoort (Fiat), dat in Frankrijk de grootste autofabriek aan de Staat behoort (Renault), maar dat in Duitsland de grootste autofabriek aan niemand behoort. Intussen doen de vroegere spaarders moeite, aandelen te verkrijgen in de Volkswagenfabriek. Die aanspraken worden door de rechter afgewezen, maar tenslotte wordt de VW fabriek toch omgezet in een N.V. met een aantal bijzondere bepalingen, die de aandelen in handen van de kleine spaarder en arbeider moet brengen. Of dat

Dr. Porsche legde de basis voor een fabriek van sportwagens, die vele principes gemeen hebben met de Volkswagens. Bovendien is er nog een „Konstruktions Bureau" dat ontwerpen van auto's en dergelijke maakt. Deze staan thans onder de leiding van zoon Ferry Porsche. Dit is het model van een wereldrecord wagen, zoals die op het ogenblik in studie is in dat bureau voor ontwerpen.

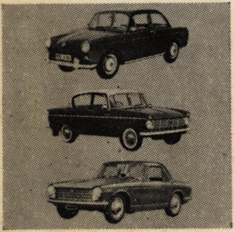


altijd vol te houden zal zijn, staat te bezien. Anders verging het Dr. Ferdinand Porsche. Zijn bureau werd tijdens de oorlog natuurlijk ook ingeschakeld en als gevolg daarvan kwamen er knappe ontwerpen voor tanks uit zijn bureau (de gevreesde Tiger tank). De Amerikanen interneerden hem na de ineenstorting, om te onderzoeken welke rol hij in Nazi Duitsland speelde. Op verzoek van de Fransen werd hij echter vrij gelaten. Onder het mom te willen onderhandelen over de aankoop van een ontwerp voor een kleine wagen werd hij uitgenodigd de Fransen te bezoeken. Bij zijn komst werden hij en zijn zoon echter gearresteerd en naar Frankrijk overgebracht. Twee jaar zat Porsche daar gevangen en werd hij gedwongen werk voor de Fransen te verrichten. Men zegt o.a., dat in het ontwerp van de eerste en bekende Renault Vier (Het Viertje) nog Porsche-gedachten zijn terug te vinden. Pas in 1947 werden Porsche en zijn zoon weer vrij gelaten. De oude Porsche is geknakt. Hij trekt naar Oostenrijk, waar hij verder in alle rust nog tot 1951 leeft. Wel beleeft hij nog de opkomst van de kleine fabriek voor sportwagens, die zijn zoon Ferry opricht. Wel heeft hij tenminste nog beleefd, dat zijn schepping „de Volkswagen" buiten alle politieke geharrewar om, een reuze opmars maakte.

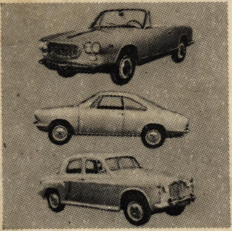
PETER DE GRAAF
ALLE AUTO'S I
VAN 3000 TOT 7000 GLD



PETER DE GRAAF
ALLE AUTO'S II
VAN 7000 TOT 12000 GLD



PETER DE GRAAF
ALLE AUTO'S III
VAN 12000 GLD EN HOGER



DE ALKENREEKS
BEELD-ENCYCLOPEDIE

GROEP 1
16 Actuele Vliegtuigen
21 Supersonische Vliegt.
45 Reis door het Heelal
47 Verkeersvliegtuigen
56 Beroemde Straaljagers
61 Luchthaven Schiphol
62 Zweefvliegen
63 Ruimtevaart
68 Helikopters
69 Luchtvaart 1963
71 Onze Kon. Luchtmacht
77 Zweefvliegen II
78 Raketten en Gel. Proj.

GROEP 2
42 Locomotieven
49 Karts-Skelters
65-6-7 Alle Auto's I-II-III
70 Automerken I
72 Trams
74 Race auto's 1963
75 Wegrace en Motocross
76 Toer-, Sportbr.fietsen

GROEP 3
25 Sterrenkunde
34 Gesch. Scheepvaart
39 Diepzeeduiken
53-4 Oorlogsschepen I-II
64 Koopvaardijschepen
73 Ned. Zeevisserijsch.

GROEP 4
26-35 Gesch. Muziek I-II
27-8 Opera I-II
46 Jazz Orkesten

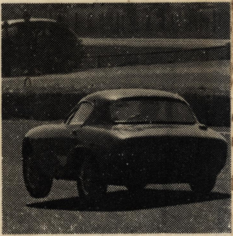
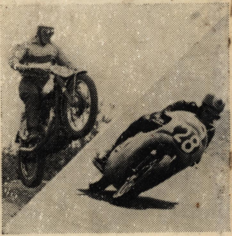
GROEP 5
23 Ballet
37 Klass. en Mod. Ballet
38 Nationale Balletten
44 Ballroom Dancing
59 Galerij der Mode

GROEP 6
3 Calligrafie
10-18 Letters I-II

REGELMATIG NIEUWE TITELS

PETER DE GRAAF
KARTS-SKELTERS

PETER DE GRAAF
RACE- EN SPORTWAGENS



J. DE KRUYFF en G. KLOMPS
WEGRACE en MOTOCROSS